
ГРАН-ПРИ-2014: ПРИЗЫ ЧИТАТЕЛЯМ – ТРИ «ШЕВРОЛЕ-КРУЗ» ➔ 4
№9 (987)
СЕНТЯБРЬ 2013
За рулем
WWW.ZR.RU
ТАБЛИЦА НОВЫХ ШТРАФОВ ➔ 116
ISSN 0321-4249
13009
9 770321 424007
ЗР!
➔20
➔ 246
ПРОМЫТЬ МОТОР, НЕ НАВРЕДИВ
➔ 224
РАДАР ПОДСТАВИЛ – КТО РАССУДИТ?
➔ 146
ОБОРОТНИ НА «СМОЛЕНСКОМ КОЛЬЦЕ»
JAGUAR\
CADILLAC
LADA И DUSTER ПОКОРЯЮТ СЕВЕР ➔ 122
ТЕСТ ЗИМНИХ ШИН: 16 МОДЕЛЕЙ ➔ 138
РЫНОК РОССИИ – СТОИМ ИЛИ ПАДАЕМ? ➔ 16
ПЛЮС: САМОЛЕТЫ ПОХОЖИ НА ТАЧКИ ➔ 270


NISSAN
Innovation that excites*
АБСОЛЮТНО НОВЫЙ NISSAN ALMERA.
ЗАБУДЬТЕ О ПЛОХИХ ДОРОГАХ!
Встречайте: новый Nissan Almera, созданный специально для наших условий. Для его надежной и прочной подвески и большого дорожного просвета просто не существует плохих дорог.** В удивительно просторном салоне с великолепной шумоизоляцией будет комфортно и водителю, и всем пассажирам. Устраивайтесь поудобнее – путь к новым горизонтам открыт!
Создан специально для России
Nissan Connect[1]
Дорожный просвет 160 мм
от 429 000 руб.[2]
90
ALMERA
www.nissan.ru
от 0%[3] NISSAN FINANCE
Служба поддержки клиентов 8 800 200 59 90



ПРОМИЛЛЕ, КОТОРЫХ НЕТ

Друзья! Мы провожаем в последний путь норму, которую в обиходе называли «ноль промилле». Разрешите по этому поводу несколько слов.
У нее было много врагов. Среди них и автор этих слов. Мы воевали за погрешность приборов, которую и учитывает новая норма, – а вовсе не за то, что «теперь чуть-чуть можно». Нельзя!

Особенно нельзя после вчерашнего. Ибо если с утра у вас 0,16 – значит, вам нехорошо (мы проводили специальные тесты и намерены организовать в скором времени еще). В этом плане покойница была права. Но слишком строга, поскольку так же относилась к кефирным или квасным 0,03.

Что касается настоящего алкоголя, то есть этилового спирта, – для организма (психику не берем в расчет) это по-любому яд. В любом виде, что бы вам ни рассказывали про пользу красного вина при малокровии или водки при простуде. Это всё вредно, а для водителя – просто-таки смертельно.

Кстати, мы при жизни звали уходящую норму неправильно. Восстановим справедливость: закон не говорил и не говорит о промилле. Речь идет о граммах этилового спирта в литре крове или о миллиграммах в таком же объеме выдоха. И кстати, чтобы не путать, – теперь нормирована только вторая величина, она составит 0,16 мг/л (столько должен показать алкотестер, чтобы возникли обоснованные вопросы к вам). Вступит в силу новшество 1 сентября. Кстати, оно имеет обратную силу, но об этом в следующем номере.

И еще одно. При всем уважении к усопшей все-таки не она одна должна была решать, пьян человек или трезв. Граммы на литры лишь косвенно покажут, что может ухудшиться реакция или измениться восприятие. Правильнее оценивать именно эти качества, столь важные для водителя, напрямую. Поза Ромберга, проход по ниточке и т. д.: если они не удаются человеку при 0,15 мг/л – долой из-за руля, отнять водительское удостоверение! Надеюсь, мы по примеру Штатов придем и к такой оценке…

Друзья! Проводим «ноль промилле», не чокаясь! И – не выпивая. Ведь мы за рулем.

Антон Чуйкин,
главный редактор

ГРАН-ПРИ 2014 За рулем

За рулем



3 АВТОМОБИЛЯ «ШЕВРОЛЕ-КРУЗ» – ПРИЗЫ ЧИТАТЕЛЯМ-УЧАСТНИКАМ ГОЛОСОВАНИЯ ГРАН-ПРИ «ЗА РУЛЕМ»

nokian TYRES
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР

Всё, что нужно, чтобы выиграть один из этих автомобилей, – прислать заполненную анкету (см. с. 295); также проголосовать можно на сайте Зарулем.рф/zr.ru

Анкеты должны быть высланы или заполнены на сайте не позже 25 ноября 2013 года.

Розыгрыш автомобилей состоится 25 декабря 2013 года.

«Шевроле-Круз»* – современный, динамичный автомобиль, представленный на нашем рынке в трех вариантах исполнения кузова, с экономичными бензиновыми моторами объемом 1,6 и 1,8 литра, механической и автоматической коробками передач. Превосходные ходовые качества, элегантный дизайн и безопасность – всё это «Шевроле-Круз», который по праву считают одним из самых популярных автомобилей (в своем классе) в мире и в России.

**Цвет и комплектация автомобилей могут отличаться от представленных на фото.*

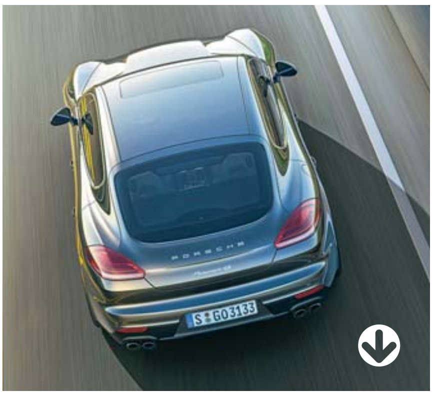


Зарулем.рф

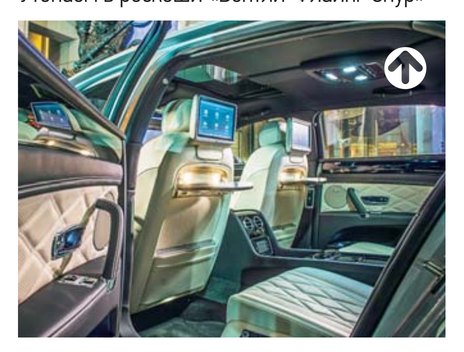

S line


Q3

СОДЕРЖАНИЕ № 09, 2013















КОРОТКО

3 ЖИЗНЬ



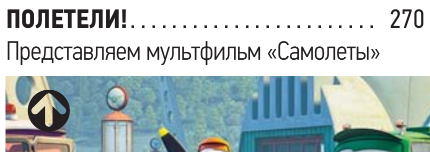






КОРОТКО

ПЛЮС



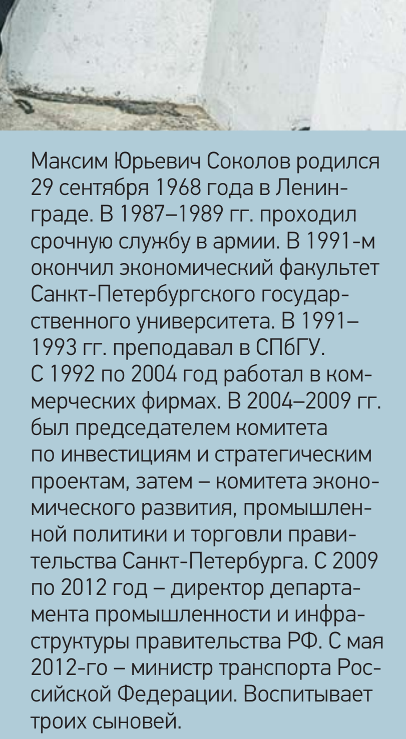




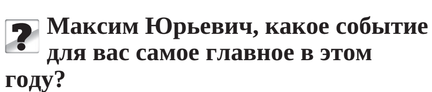
ГРАН-ПРИ «ЗА РУЛЕМ»

Министр транспорта МАКСИМ СОКОЛОВ: НАДЕЮСЬ ЗАВЕРШИТЬ ВСЕ ПРОЕКТЫ, КОТОРЫЕ НАЧАЛ

Как положено министру транспорта, он все время в движении. И это интервью давал на ходу: сначала мы ехали по Ленинградской области на поезде, затем в автобусе, в автомобиле... Рабочие заседания чередовались с осмотрами новых транспортных объектов, которых, что приятно, в России открывают всё больше. С них и начался разговор.



Максим Юрьевич Соколов родился 29 сентября 1968 года в Ленинграде. В 1987–1989 гг. проходил срочную службу в армии. В 1991-м окончил экономический факультет Санкт-Петербургского государственного университета. В 1991–1993 гг. преподавал в СПбГУ. С 1992 по 2004 год работал в коммерческих фирмах. В 2004–2009 гг. был председателем комитета по инвестициям и стратегическим проектам, затем – комитета экономического развития, промышленной политики и торговли правительства Санкт-Петербурга. С 2009 по 2012 год – директор департамента промышленности и инфраструктуры правительства РФ. С мая 2012-го – министр транспорта Российской Федерации. Воспитывает троих сыновей.



? Максим Юрьевич, какое событие для вас самое главное в этом году?

– Трудно назвать одно… Вот, например, после многих лет жарких обсуждений приняли, наконец, решение о строительстве автодорожного моста через Лену в Якутии. Принцип государственно-частного партнерства (ГЧП) позволит не только привлечь внебюджетное финансирование, но и обеспечить бесперебойную эксплуатацию моста в течение всего периода действия концессионного соглашения. Это очень масштабный, серьезный проект. Протяженность моста 3 км, а с подходами – больше 21 км. У российских мостостроителей есть хороший опыт возведения подобных объектов, – среди них, например, мост через Волгу в Ульяновске протяженностью более 5 км. Я уже не говорю об уникальном мосте на остров Русский.

? Мост во Владивостоке уже стал визитной карточкой города. Через Лену построят такой же красивый?

– Надеюсь, он станет символом не только одного города, но и всей Якутии. Для республики это важнейший инфраструктурный объект. Мы пока не знаем, каким увидим этот мост – вантовым, арочным или традиционным, ведь проекта еще нет. Кстати, за проект будет отвечать подрядчик, он же профинансирует часть работ. Это для нас внове. То есть компании, которая выиграет тендер, предстоит нести ответственность за все этапы работы. И она, естественно, будет выбирать не самый дорогой, а наиболее технологичный, качественный и надежный вариант.

? Но какой интерес инвестору строить мост где-то на краю земли? Вблизи Москвы, где огромный поток транспорта, можно заработать – а там-то что?

– Есть понимание, что экономике, населению очень нужен этот переход. Но удовольствие это дорогое, средств в бюджете для него в полном объеме нет. В такой ситуации государство может привлечь средства инвесторов, которые им впоследствии, конечно, компенсирует – на этапе эксплуатации. С процентами.

Таким образом, у нас появляется возможность направить средства из Дорожного фонда и на другие объекты.

Назовите, пожалуйста, самые важные.
– Например, скоростная дорога Москва – Санкт-Петербург. Проект участка от Новгорода до Питера протяженностью 140 км уже готов, объявлен конкурс на строительство. Эта дорога тоже строится на условиях ГЧП. Реконструируем целый ряд значимых магистралей по всей стране – от трасс «Уссури» и «Лена» на Дальнем Востоке до автодороги «Беларусь» на западе России.

Хватит ли сил поднять все эти стройки? Достаточно специалистов, техники, компетенции?
– Недофинансирование дорожного строительства на протяжении более чем десяти лет, конечно же, негативно сказалось на отрасли. Некоторые компании совсем ушли с этого рынка, другие растеряли опытных работников. Система начала выздоравливать три года назад, когда было принято решение о возрождении дорожных фондов. За последние годы мы не только сохранили дорожно-строительный комплекс, но и во многом вывели его на современный уровень. В сжатые сроки уникальные объекты созданы в Сочи, – а ведь условия там очень сложные!

И что же, обойдемся без помощи иностранцев? Или все-таки стоит их позвать?
– Возможностей работать на строительстве наших дорог у зарубежных партнеров становится все больше. Но и отечественные строители постепенно выходят на достойный уровень. Показателен пример Владивостока: возводить мост взялись наши компании, хотя, конечно, привлекли партнеров из других стран. В итоге французские инженеры, которых в мире считают одними из лучших мостостроителей, признали, что объект построен по самым современным технологиям и с высоким качеством. Так что опыт и возможности строить на мировом уровне у нас есть. Поезжайте в Татарстан, посмотрите, какие отличные трассы и дорожные объекты построены к Универсиаде!

Не получится ли так, что все средства поглотили эти объекты, а на остальные дороги ничего не останется?
– Нет, конечно. Развивать дорожную сеть надо по всей стране. За пять лет мы планируем построить около 5000 км новых дорог, из них тысячу – с использованием механизма ГЧП. Не менее важная задача – привести в нормативное состояние существующую дорожную сеть. Мы должны уже в следующем году выйти на 100-процентное финансирование текущего ремонта, чтобы к 2018 году не меньше 80% федеральной дорожной сети соответствовало нормативам. В прошлом году отремонтировано 3000 км федеральных дорог и почти 12 000 км региональных. Задачи на будущее поставлены сложные, но выполнимые.

Принята большая программа развития Московского транспортного узла. Не остаемся ли мы заложниками старой схемы, когда все товары и маршруты – только через Москву?
– Понятно, сегодня нужна иная, современная схема дорожной сети – с большим количеством хордовых маршрутов. Но существующая конфигурация сложилась исторически, и надо понимать, что на создание новой уйдут не годы – десятилетия. Так что мы стараемся модернизировать работающую ныне схему и одновременно там, где это возможно, строить хорды. Новая Транспортная стратегия предусматривает создание коридоров, которые свяжут, например, порты с точками экономического роста в регионах страны – минуя столицу. ЦКАД – это тоже один из способов направить транспорт в обход столицы.

По поводу ЦКАД: на экономическом форуме президент объявил, что 500-километровая трасса будет построена в кратчайшие сроки с использованием средств из Фонда национального благосостояния. Я видел схему будущей магистрали – почему она такая странная? Большей





При реконструкции трассы «Сортавала» восстановили несколько дотов времен войны. Здесь будет музей.

Новый российский тепловоз. Вперед лети!

Западный скоростной диаметр (ЗСД) соединит промзоны Санкт-Петербурга с основными магистралями и портом.





В Ленинградской области сейчас строят сразу несколько новых дорог (министр М. Соколов с руководителем «Росавтодора» Р. Старовойтом).

частью совпадает с Малым бетонным кольцом, но западнее столицы идет по Большому кольцу, огибая элитные дачные районы Подмосковья. Это в угоду местным жителям, что ли?
– Конфигурация ЦКАД разработана Главным управлением архитектуры Московской области в соответствии с Генеральным планом развития региона, который был принят в середине нулевых. Разумеется, предложенная схема обсуждалась с Минтрансом. Ее «странная», как вы считаете, конфигурация объясняется прежде всего необходимостью сохранения лесного массива между Звенигородским ходом существующего Малого бетонного кольца и дугой Большой бетонки от дороги М1 «Беларусь» до М10 «Россия». В силу того что в Подмосковье господствуют западные и северо-западные ветры, эта территория имеет большое рекреационное значение. Ее леса служат легкими Москвы и области. Для строительства новой дороги потребовалось бы вырубить большое количество леса, ценнейшего для жителей региона. Кроме того, пришлось бы сносить жилые дома. Учитывая, как густо заселено Подмосковье вблизи столицы, нетрудно подсчитать, что суммы выплаты компенсаций владельцам домов в этом случае сделали бы проект нереально дорогим. Поэтому было принято решение построить новую секцию между магистралями М1 и М10 в районе Большого бетонного кольца, а существующий Звенигородский ход Малой бетонки сделать бесплатной альтернативой, предварительно его реконструировав.

? По планам госкомпании «Автодор», в ближайшие шесть лет должна быть построена только юго-восточная дуга ЦКАД – от Горьковского шоссе до Минского. А когда ЦКАД замкнется в кольцо?
– Да, до 2019 года планируем сдать в эксплуатацию четвертый и первый пусковые комплексы ЦКАД – дугу между дорогами М7 «Волга» и М1 «Беларусь». В это же время завершим подготовку территории для третьего пускового комплекса – между магистралями М7 и М11, которая связывает две российские столицы. Хотелось бы сделать больше, но бюджет не резиновый…

? Когда начинали строить трассу М11, стараниями экологов в Химкинском лесу работа остановилась практически на год. Сейчас начато одновременно несколько не менее значимых строек. Не возникают ли аналогичные проблемы?
– Из той истории мы сделали серьезные выводы. Теперь работать с жителями и общественными организациями начинаем задолго до старта строительства. У госкомпании «Автодор», которая строит дорогу М11, с экологическими организациями наладились конструктивные отношения. На всех этапах проводятся масштабные экспертизы, и если выясняется, что проект затрагивает ценные с природоохранной точки зрения объекты, его меняют, даже если он успел пройти конечный этап согласований – Главгосэкспертизу. Свежий пример – участок четвертого пускового комплекса, что на территории Воскресенского района. Проект был утвержден во всех инстанциях, включая Управление лесного хозяйства по области и Москве. Однако в ходе подготовки территории выяснилось, что маршрут проходит по посадкам лиственниц, созданным в середине прошлого века. Эта роща не имеет природоохранного статуса, однако представляет огромную ценность для науки. В связи с этим проект скорректирован: дорога пройдет в обход.

? У вас есть свободное время?
– Прямо-таки философский вопрос… Если сравнивать со студенческими годами, теперь его намного меньше. Но больше, чем когда я служил в армии, – там его просто не было, старшина строго за этим следил. Очень важно найти гармонию для себя. Если дело, которое ты делаешь, важно для окружающих, а тебе самому дает чувство удовлетворения и драйв, то чувствуешь себя вполне комфортно и для отдыха вполне хватает коротких перерывов.

А результаты усилий команды Минтранса налицо, хотя прошел всего год. Проектируются новые километры дорог, строятся аэропорты. Заложен первый порт на Северном морском пути, приняты важнейшие решения о развитии северных территорий. Впереди строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань. Надеюсь довести все эти проекты до завершения.

СТОИМ ИЛИ ПАДАЕМ?

Который месяц продажи новых автомобилей в России сокращаются. Впрочем, то же самое наблюдается во всей Европе. Почему – ломал голову **Игорь Моржаретто**.

Европейские экономисты бьют тревогу: уже год, с июня 2012-го, количество проданных в странах ЕС легковых автомобилей постоянно снижается. А в июне нынешнего года оно упало до минимального за почти 20 лет показателя! В этом месяце жители 27 стран Евросоюза купили 1,13 млн. новых машин – хуже продажи были лишь в далеком 1996 году. А всего за первое полугодие в ЕС разошлось 6,2 млн. легковых машин (– 6,6% по отношению к тому же периоду 2012 года). Просели почти все основные рынки: Германия (– 8,1%), Италия (– 10,3%), Франция (11,2%). В некоторых странах продажи упали еще сильнее: в Румынии на 26,4%, а в Кипре и вовсе на 42,7%!

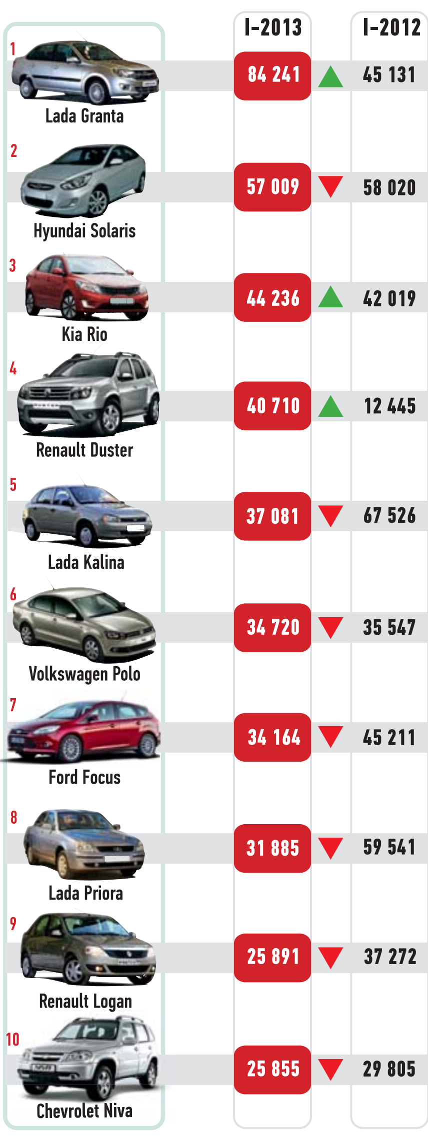
Больше всего пострадали марки «Пежо-Ситроен» (– 13,3%), «Мицубиси» (– 14,4%), «Шевроле» (– 30%) и «Альфа Ромео» (– 33,1%). Кстати, премиальные бренды кризиса, как всегда, не заметили, а некоторые даже прибавили. Количество проданных в Евросоюзе, к примеру, «ягуаров» выросло за шесть месяцев на 15,5%, а «ленд-роверов» – на 10,2%.

Увы, в России картина такая же безрадостная. С января по июнь, по данным АЕБ, продано 1 млн. 333 тыс. новых легковых и легких коммерческих автомобилей – на 6% меньше, чем за первые шесть месяцев 2012 года. В июне продажи снизились сразу на 11% – до 241,3 тыс. штук. Это совсем не тот результат, на который надеялись весной. Тогда казалось, что ситуация исправляется, прогнозировали рост рынка по итогам года на 4–6%. Теперь ясно, что даже на сохранение прошлогоднего уровня рассчитывать не приходится.

Лидером остается, понятное дело, Волжский автозавод, хотя ему сложнее всего: продажи упали на 10% (– 25 тыс. машин). Второе место занял «Рено», у которого назло всем наметился рост (+ 9% за полгода), на третьем – «Киа» (+ 4%).

Самая популярная модель – «Лада-Гранта» (+ 87% за полгода), она в основном и спасает завод. Неплохо продается «Ларгус» (одиннадцатое место). Мог бы подняться и выше, но на него очередь в два-три

Самые популярные легковые автомобили в РФ
(по итогам первого полугодия 2013 года)



№	Модель	I-2013		I-2012
1	Lada Granta	84 241	▲	45 131
2	Hyundai Solaris	57 009	▼	58 020
3	Kia Rio	44 236	▲	42 019
4	Renault Duster	40 710	▲	12 445
5	Lada Kalina	37 081	▼	67 526
6	Volkswagen Polo	34 720	▼	35 547
7	Ford Focus	34 164	▼	45 211
8	Lada Priora	31 885	▼	59 541
9	Renault Logan	25 891	▼	37 272
10	Chevrolet Niva	25 855	▼	29 805

месяца – скромные масштабы выпуска подводят. Остальные модели, похоже, отыграли свое. Спрос на «Приору» упал на 46% – совсем недавний автомобиль № 2 российского рынка теперь лишь на восьмом месте. А бывшая лидером «Калина» с падением на 45% откатилась на пятое. Вся надежда на новое поколение, продажи которого стартовали в июне. Между тем АВТОВАЗ за полгода снизил выпуск почти на треть.

У компании «Рено» свой локомотив – кроссовер «Дастер». Бьет все рекорды: за полгода продажи выросли в 3,3 раза, он занял четвертую строчку рейтинга! «Логан» (девятое место) и «Сандеро» (четырнадцатое) молча уступили позиции перспективному новичку и теперь дожидаются появления своих новых поколений (обещают в конце года), которые будут собирать уже на АВТОВАЗе.

«Киа» нынче идет на третьем месте, обогнав съехавший на пятую строчку «Шевроле». Ее локомотив – «Рио», поднявшийся за год с шестой позиции на третью. Но общий рост модели скромен – всего 5%. Ей сыграл на руку спад продаж у конкурентов, в первую очередь у «Шевроле», чья «Нива» уже не самый популярный в России вседорожник. Теперь у нее второе место после «Дастера».

«Хёндэ» поднялась на четвертое место (тоже за счет «Шевроле», причем динамика продаж у нее вообще нулевая, а спрос на «Солярис» упал на 2%).

На позиции «Шевроле» давит и «Фольксваген», который полгода назад был седьмым, а ныне шестой. И кто сказал бы еще недавно, что калужский «Поло» (шестое место, год назад – восьмое) будут покупать охотнее, чем более дешевую «Приору»! А ведь это так. Больше того, «Поло» обошел по продажам «Форд-Фокус», сместившийся с четвертой позиции на седьмую (– 24%).

Отмечу, что пятнадцать самых популярных моделей – российского производства. Среди импортных первой (но на общей шестнадцатой позиции) идет «Тойота-RAV4».

В целом, как сообщил Росстат, выпуск легковых автомобилей в первом полугодии 2013 года снизился на 2,7% – до 928 тыс. штук. При этом выпуск российских иномарок, напротив, вырос примерно на 5% – до 722 тыс. машин.

Правительство тем временем пытается переломить ситуацию в автомобильной отрасли. В июле вступила в силу новая программа кредитования. По ней можно приобрести модель отечественной сборки ценой до 750 тыс. рублей. За машину должна быть внесена предоплата в размере 15%; срок возврата кредита – до трех лет.

Продажи легковых и легких коммерческих автомобилей в РФ в первом полугодии 2013 года (по данным АЕБ)

Марки	Январь – июнь 2013 года	Январь – июнь 2012 года	Динамика, %
«Лада»	226 729	250 732	– 10
«Рено»	104 633	95 579	9
«Киа»	94 870	90 997	4
«Хёндэ»	89 466	89 243	0
«Шевроле»	80 200	95 534	– 16
«Фольксваген»	77 280	81 050	– 5
«Тойота»	73 054	76 826	– 5
«Ниссан»*	63 747	79 494	– 20
«Форд»*	51 123	63 350	– 19
«Шкода»	42 847	45 982	– 7
«Опель»	39 593	39 652	0
ГАЗ (комм. авт.)	38 180	39 738	– 4
«Мицубиси»	37 575	32 216	17
«Дэу»	27 274	41 446	– 34
УАЗ*	24 983	27 922	– 11
«Мазда»	20 142	24 605	– 18
«Мерседес-Бенц»	20 030	16 702	20
БМВ	19 274	16 657	16
«Ауди»	18 181	16 563	10
«Пежо»*	17 557	22 443	– 22
«СанЙонг»	15 865	14 877	7
«Ситроен»*	13 847	16 908	– 18
«Сузуки»	13 821	17 546	– 21
«Хонда»	12 274	9634	27
«Джили»	11 701	6263	87
«Лифан»	11 480	9495	21
«Грейт Уолл»	10 414	5893	77
«Чери»	9672	8538	13
«Ленд-Ровер»	9592	9492	1
«Субару»	8625	7059	22
«Фольксваген» (комм. авт.)	7698	8029	– 4
«Лексус»	7476	6738	11
«Вольво»	7386	10 182	– 27
«Инфинити»	4426	4888	– 9
«Фиат»*	3503	4053	– 14
«Джип»	2049	2196	– 7
«Мерседес-Бенц» (комм. авт.)	2005	1734	16
«Сеат»	1922	842	128
ЗАЗ	1892	6043	– 69
FAW*	1868	–	–
«Порше»	1864	1693	10
«Мини»	1350	1223	10
«Богдан»	1349	4093	– 67
BAW*	883	853	4
«Вортекс»	869	2590	– 66
«Кадиллак»	795	1183	– 33
«Ягуар»	763	789	–3
«Иж»	530	1037	– 49
«Додж»	121	111	9
ТагАЗ*	112	793	– 86
BYD	100	1578	– 94
«Крайслер»	93	100	– 7
«Хайма»	90	537	– 83
«Смарт»	82	–	–
«Исудзу»*	53	123	– 57
«Фотон»*	6	73	– 92
ВИС	–	1758	–
Всего	**1 333 314**	**1 415 675**	**– 6**

С учетом легких коммерческих автомобилей.

Государство готово компенсировать покупателю часть процента по кредиту (2/3 ставки рефинансирования ЦБ). В переводе на понятный язык это означает, что придется переплатить не 15%, а около 10%, что уже неплохо. За полтора года планируется продать по новой программе полмиллиона машин. ЗР

11 сентября 2013 года на этой странице будет открыт доступ к информации о самых интересных экспонатах автошоу во Франкфурте.

Просто наведите в этот день ваш телефон на расположенный справа значок.



18 млрд долларов – таковы долги Детройта. Его администрация не в состоянии выполнить обязательства перед кредиторами. Американский Город моторов обратился к федеральному правительству с просьбой признать его банкротом.



АВТО МЕСЯЦА

АЙ ДА ТРОЙКА!

Одной из главных премьер Франкфуртского моторшоу станет БМВ-i3. Путь от концепт-кара до серийной версии пройден за два года. Небольшой срок, если учесть все внедренные инновации. В основе конструкции лежит архитектура LifeDrive: на ездовой модуль «драйв», состоящий из шасси и силовой установки, водружен «жилой» блок «лайф», основной элемент которого – углепластиковый кузов.

Тройка в индексе модели неслучайна: городской автомобиль оценили вровень с не самым дешевым вариантом третьей серии. Это не единственная общая черта двух моделей. В разгоне до 100 км/ч они соперничают на равных. Электромобиль проделывает упражнение за 7,2 с. Его синхронный электромотор выдает 170 л.с. и 250 Н·м. Бодрый разгон – заслуга еще и скромной массы. Уложиться в суммарные 1200 кг помогли алюминий и углепластик.

Четырехметровый хэтчбек сулит управляемость в лучших традициях марки. Размещенные под полом батареи снижают центр тяжести машины. Вдобавок конструкторы добились идеальной развесовки по осям – 50:50. Максимальной скорости 150 км/ч «горожанину» хватит с лихвой. В виражах, правда, не стоит забывать о непривычно узких шинах: всего 155 мм. При этом диаметр колесных дисков на зависть спорткарам: 19 дюймов в базе и 20 – по заказу!

Запас хода в 130–160 км не впечатляет, но у БМВ сразу несколько козырей в рукаве. Во-первых, режимы «эко-про» и «эко-про+», которые доводят автономность до двух сотен километров. Во-вторых, за доплату i3 оснастят 2-цилиндровым бензиновым мотором в 650 кубиков. Его 34 «лошади» подзаряжают электрическую часть на ходу и увеличивают пробег до 340 км.

Электромобиль с легкостью вместит четверых. Ощущение простора в салоне создают плоский пол, большая площадь остекления и отделанный в светлых тонах интерьер (материалы, кстати, экологически чистые).

Фирменный минимализм приборной панели БМВ здесь возведен в абсолют. Даже неотъемлемые атрибуты – два ЖК-дисплея – не встроены, а установлены поверх торпедо.

Вершина инженерно-маркетинговой мысли – фирменный пакет «360 Электрик». В него входят продукты и услуги, облегчающие планирование поездок и подзарядок. В число возможных решений, заложенных в него, входит даже предоставление машины из обычной линейки БМВ в том случае, если владелец i3 решит совершить дальнее путешествие.



ПЕРВЫЙ ЛИ?

Говоря о «первом в мире электромобиле премиум-класса», немцы забыли о «Тесле-Модель S». «Уникальным в серийном производстве автомобилей» применением углепластика уже отличился «Фольксваген-XL1». «Первый в мире электромобиль, в котором ДВС использован исключительно для выработки электроэнергии»? Добавим «серийный», ведь такая схема отнюдь не нова.

www.kia.ru

KIA OPTIMA

485 см бизнес-класса





Дерзкое предложение*



Как измерить успех?
Достаточно иметь набор точных аргументов:

- Безупречный стиль
- Уверенность в каждом движении
- Взгляд, открывающий перспективу
- Статус, внушающий уважение

KIA Optima. 485 см бизнес-класса



Светодиодные дневные ходовые огни



Спортивные легкосплавные диски 18"



Навигационная система на русском языке



Панорамная крыша и люк с электроприводом



Интеллектуальная система автоматической парковки



***

РЕКЛАМА

* Специальная цена от 899 тыс. руб. ** Искусство удивлять. *** 5 лет. Гарантия 5 лет/150 000 км действительна на автомобили, реализуемые официальными дилерами ООО «КИА Моторс РУС» с 1 марта 2009 года на условиях, указанных на сайте www.kia.ru и в сервисной книжке производителя.

1500 км проселочных и заброшенных дорог примут первый международный трофи-марафон «Золотое кольцо», который пройдет вдоль известного туристического маршрута. Участвовать может каждый обладатель вседорожника, кроссовера или квадроцикла.



500 л.с. и гибридную силовую установку, как ожидается, получит следующее поколение «Мицубиси-Лансер Эво». Точная дата выхода заряженного седана пока неизвестна.



ОЧЕРЕДНОЙ ЗАХОД «АЛЬФЫ»

«Альфа Ромео» возвращается на российский рынок. Теперь знаменитую марку опекает представительство «Крайслер Джип Россия». Продажи стартуют 1 октября, заказы уже принимают. К моменту начала продаж итальянцы планируют найти пять дилеров. В модельном ряду три автомобиля: маленький хэтчбек «МиТо» с двигателями 0,9 л (105 л.с.) и 1,4 л (135 и 170 л.с.), компактная «Джульетта» с 1,4-литровым мотором мощностью 120 или 170 л.с. и эксклюзивное купе 4 C с 240-сильным 1,8-литровым турбомотором (на фото). Цены и точные комплектации станут известны ближе к началу продаж.

ДЖАЗ В НОВОМ ИСПОЛНЕНИИ

В сентябре на японский рынок выходит новое поколение «Хонды-Фит». До Европы, где модель знают под именем «Джаз», машина доберется в начале 2014 года. Сохранив прежнюю концепцию, автомобиль обрел более выразительный дизайн. Некоторые элементы оформления даже напоминают хэтчбек «Сивик». Есть за что зацепиться взглядом и внутри – интересны сенсорный блок управления климатом и миниатюрный джойстик коробки передач. А вот силовые агрегаты по-прежнему заурядные. Японцев ждут моторы в 1,3–1,5 л и гибрид. В Старом Свете бензиновые двигатели еще скромнее: объемом 1,2–1,4 л. И в компанию к ним непременный дизель – один.



ВЫЙДИ ЗА РАМКИ



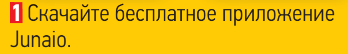
Фото и видео о пробеге трех вседорожников на полуостров Рыбачий, о тесте электромобилей и презентации нового «Мерседес-Бенца» S-класса, а также освещение новинок франкфуртского автосалона и еще много интересного мы приберегли для владельцев смартфонов. Чтобы информация появилась на экране девайса, проделайте несколько простых операций.











1 Скачайте бесплатное приложение Junaio.

2 Запустив его, нажмите *Scan* на экране и наведите объектив камеры смартфона на обложку журнала. Звуковой сигнал известит о том, что идентификация завершена.

3 Ищите страницы со значком «ЗР!» и также ловите их в объектив.

4 Скрытая от невооруженных глаз информация появится на дисплее смартфона.

160 км/ч развивает газонокосилка «Хонда» с литровым мотором от спортбайка. Первую сотню мини-трактор осиливает за 4 секунды. Водитель восседает в спортивном сиденье и меняет передачи в 6-ступенчатой коробке кнопками на руле. При этом «бешеная табуретка» еще и траву косить умеет.



7 лет потребуется России, чтобы выйти на первое место в Европе по продажам новых автомобилей. К 2020 году наша страна станет по этому показателю пятой в мире, уступая Китаю, Бразилии, Индии и США.

ОБЪЕМ И МОЩЬ



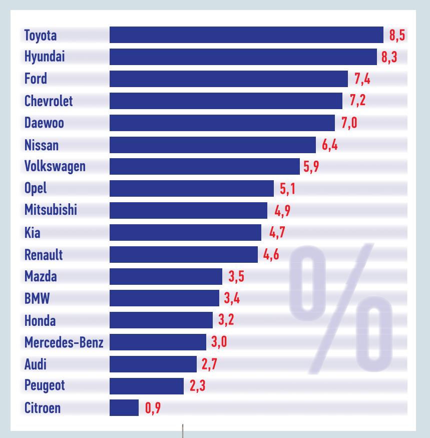
Компанию трех- и пятидверным хэтчбекам «Сеат-Леон» впервые составил универсал с приставкой ST. Дополнительные 270 мм длины относительно собратьев добавили к массе всего 45 кг. Испанцы с гордостью называют новичка самым легким в классе. Грузовой отсек, вмещающий от 587 до 1470 л, уступает в объеме багажникам соплатформенных «Гольфа» и «Октавии», – зато, в отличие от них, «Сеат» делает акцент на спортивном характере машины. Например, для универсала доступно даже адаптивное шасси с ручным выбором режимов.

Подкрепляет амбиции гамма наддувных двигателей мощностью до 184 л.с. Примечательно, что на вершине – турбодизель. Бензиновые моторы добрались только до 180 «лошадей», снятых с 1,8-литрового TSI. В будущем марка покажет и псевдовседорожную версию с обвесом из некрашеного пластика, полным приводом и увеличенным клиренсом.

Универсал не последнее пополнение в семействе. Поклонники горячих хэтчбеков уже прикидывают цену 265-сильной модификации «Леон Купра» и надеются на выход полноприводной «Купры R» с мотором в 305 л.с.

АЗИЯ НАСТУПАЕТ

Сайт автомобильных объявлений «Авито Авто» проанализировал состав подержанных машин, проданных через этот интернет-ресурс за второй квартал текущего года. Из них на иномарки приходится 56% автомобилей, причем лидирующие позиции заняли японские модели (16,6%). Второе и третье места достались «корейцам» (11,4%) и «немцам» (11,3%) соответственно.





ОТКРЫТ И ЗАРЯЖЕН

«Ситроен-DS3» обрел заряженную разновидность. Теперь 207-сильным турбомотором версии «Рейсинг» оснастили машину с мягкой крышей. В остальном оформление такое же, как у закрытой модификации. Матово-серый кузов гармонирует с 19-дюймовыми черными колесными дисками. Хромом покрыты наружные зеркала, ручки дверей, накладка на крышке багажника. Красный цвет выделяет тормозные механизмы, некоторые элементы салона и частично эмблемы. Того же оттенка полосы на дверях и переднем бампере. Завершают картину вставки из карбона в интерьере и на решетке радиатора, а также отделка салона двумя сортами кожи и алькантарой. Одна беда: пока это лишь концепт.

60 фунтов стерлингов заплатит каждый британский водитель, уличенный в использовании за рулем продвинутой гарнитуры для смартфона «Гугл Гласс». Очки с проекционным дисплеем, по мнению властей, сильно отвлекают от дороги.



2 года готовили студенты Рязанского радиотехнического университета программное обеспечение для беспилотного авто на базе «Газели». Их разработка стала лучшей на соревнованиях в Нижнем Новгороде, а вскоре машину оценит и европейское жюри.



НОВОЕ В ПДД

Помимо новых штрафов** (см. с. 116) **с 6 августа в силу вступили поправки к ПДД. Основные изменения коснулись парковки и скоростного режима. Изучаем, запоминаем и не нарушаем

– В Правилах появился термин «парковка» («парковочное место»). Это специально обозначенное и, при необходимости, обустроенное и оборудованное место является частью автомобильной дороги. Оно предназначено для организованной стоянки. За деньги или бесплатно – решает собственник или владелец автомобильной дороги, земельного участка либо соответствующей части здания, строения или сооружения. Наименование дорожного знака 6.4 «Место стоянки» изменено на «Парковка» («Парковочное место»).

КОММЕНТАРИЙ ЗР. *Формально ничего не произошло, изменились лишь термины. Зато у местных властей появилось законное право устанавливать плату за парковку. Они это делали и раньше, но только незаконно (в Москве подобные действия несколько раз опротестовывали через суд) или «в виде эксперимента».*

– **Пункт 10.3** дополнен примечанием об изменении скоростного режима, **«если дорожные условия обеспечивают безопасное движение с большей скоростью».** Но разрешенная скорость в любом случае не должна превышать 130 км/ч на дорогах, обозначенных знаком 5.1 «Автомагистраль», и 110 км/ч на дорогах, обозначенных знаком 5.3 «Дорога для автомобилей». В местах, где увеличивают максимальную скорость движения, установят дорожные знаки 3.24 «Ограничение максимальной скорости».

КОММЕНТАРИЙ ЗР. *ПДД, как и раньше, устанавливают лимит скорости на пригородных дорогах – 90 км/ч, на магистралях – 110 км/ч. Но если трасса (или ее участок) соответствует технической категории 1А, местные или федеральные власти по согласованию с ГИБДД могут повысить разрешенную скорость. В ближайшие месяцы скорость до 130 км/ч поднимут, видимо, на нескольких участках М4 «Дон» в Московской, Липецкой областях и Краснодарском крае, а также на участке трассы М1 «Беларусь» в Подмосковье. В перспективе – на М8 и М10, обходах Одинцова и Химок. По данным «Росавтодора», в настоящее время на участки, где может быть разрешен разгон до 130 км/ч, приходится всего около 8% из 50 тыс. км федеральных дорог.*

– Появилась новая редакция пункта 12.4 «Остановка запрещается». Теперь нельзя останавливаться ближе 15 м от стоянок легковых такси, обозначенных разметкой 1.17, а при ее отсутствии – от знака. Исключение – посадка и высадка пассажиров, если это не создаст помех такси.

– Для обозначения мест стоянки легковых такси вводят знаки дополнительной информации. Табличка «Кроме вида транспортных средств» указывает, на кого запрет не распространяется. «Работает эвакуатор» информирует о возможном задержании ТС в зоне действия дорожных знаков 3.27–3.30.

КОММЕНТАРИЙ ЗР. *Сделано это по просьбе легальных таксистов, чтобы автомобилисты не занимали их законные места.*

– На участках дорожных работ новая редакция ПДД предусматривает применение временных дорожных знаков на желтом фоне: «Желтый фон на знаках 1.8, 1.15, 1.16, 1.18–1.21, 1.33, 2.6, 3.11–3.16, 3.18.1–3.25, установленных в местах производства дорожных работ, означает, что эти знаки являются временными. Если временные знаки и стационарные противоречат друг другу, водители должны руководствоваться временными знаками».

КОММЕНТАРИЙ ЗР. *Говорят, такие знаки лучше видны. И сразу понятно, что они временные (и более важные). Посмотрим…*







LUXGEN7 SUV.

Новый. Инновационный. Городской.

Еще никогда поездки по городу не приносили столько удовольствия! LUXGEN7 SUV – просторный внедорожник, в котором органично сочетаются информационные технологии с инновациями в сфере безопасности. 2,2-литровый турбодвигатель, полный привод** и передовые системы помощи водителю** составляют единый образ нового*** городского автомобиля. Куда бы ни лежал Ваш путь, LUXGEN7 SUV сделает его комфортным и незабываемым.



Система кругового обзора Eagle View+



Система ночного видения Night Vision+



Система распознавания дорожной разметки LDWS+



Камера контроля за слепыми зонами Side View+





Телефон Горячей линии: 8-800-200-28-68
Facebook.com/LuxgenRussia
www.luxgen-motor.ru

* Движение в будущее. ** Доступно не во всех комплектациях. *** На территории Российской Федерации. На правах рекламы.

ПРЕМЬЕРЫ

В НАЧАЛЕ ПУТИ



Концепт гибридного автомобиля «ё-Кроссовер» | **Запуск** производства в России – весна 2015 г. | **Автор** Максим Гомянин | **Фото** «ё-Авто» и автора

«Кроссовер?! Ё!» – так реагировали почти все, кому я рассказывал про тест-драйв первого гибрида российской разработки. Идея, наконец, воплотилась в пластике и металле. Более того, она едет и даже имеет госномера! Как удалось поставить на учет даже не предсерийный образец, а «альфа-прототип», то есть концепт-кар, вопрос второй, главное – начало положено.

Дорожный просвет 210 мм и полный привод «ё-Кроссовера» – привет российским дорогам. Но не всем. По замыслу разработчиков, машина предназначена именно для городов с их рваным пробочным трафиком. При частых торможениях суперконденсаторы заряжаются быстрее, да и заправки, на которых есть метан, встречаются чаще, чем в сельской местности. Казалось бы, при чем здесь метан? А при том, что 1,4-литровый мотор производства компании «Фиат» двухтопливный, одинаково хорошо работает как на газе, так и на 92-м бензине. Наконец, сервисные центры по обслуживанию «ё-мобилей» сначала появятся лишь в мегаполисах.

Как увлекательно смотреть на машину, которая еще некоторое время назад была только мечтой разработчиков. Необычный кузов задиристо-оранжевого окраса, салон довольно просторный, но пока серый. Вот бы и его раскрасить. Это сыграет на руку гибридной новинке, когда начнутся продажи.

А вот бытовую часть надо бы подтянуть. Подушки кресел плоские и лишены боковой поддержки. Задний диван тоже не верх комфорта, но хотя бы достаточно места над головой, а колени не упираются в спинку. Создатели обещают поменять сиденья, причем на изделия российской разработки, однако названия

«ё-Кроссовер»

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Длина×ширина×высота, мм	4276×1783×1664
Колесная база, мм	2550
Колея спереди и сзади, мм	1530
Дорожный просвет, мм	210
Снаряженная/полная масса, кг	1350/1750
Разгон 0–100 км/ч, с	12*
Максимальная скорость, км/ч	130
Топливо	А92, природный газ метан
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	4,0

ДВИГАТЕЛЬ: двухтопливный – бензин/метан, Р4, 8 клапанов, 1,4 л; 55,16 кВт/75 л.с.; генератор и система накопления энергии.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; электропривод.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/упругая балка; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые; шины – 215/55R17.

*Режим «эко».



 Оригинальный дизайн, простор в заднем ряду.

 Плоские подушки сидений, посредственная шумоизоляция.

фирм-партнеров (абсолютно всех!) держат в тайне.

У центральной консоли довольно богатый функционал. На верхний цветной дисплей выводится информация для водителя – данные о скорости и заряде батарей. А нижний сенсорный экран – мечта «поколения Next». Можно даже играть в *Angry Birds*! А еще будет возможность выхода в Интернет, навигация ГЛОНАСС/GPS, камера заднего вида и ЭРА-ГЛОНАСС – система вызова экстренных служб в случае аварии.

Руль, с толщиной обода которого явно угадали, регулируется по углу. Сам я поднять ступицу не смог – что-то заело, но инструктор помог с ней справиться. Списав неполадку на концептуальность, нажимаю кнопку отключения стояночного тормоза, перевожу тонкий селектор, разместившийся за баранкой, в «драйв» – и кроссовер



Привычных приборов нет. Маленький экранчик за рулем показывает минимум информации. Основные данные – скорость, количество топлива и уровень зарядки батарей – помещены на цветной дисплей в центре передней панели. Ниже – сенсорный экран мультимедиасистемы.



Тому, кто захочет объем побольше, предложат версию без газобаллонного оборудования. Тогда найдется место и запаске.



Кузовные детали хорошо подогнаны. А вот виниловую пленку на серийном экземпляре вряд ли оставят.



К сертификации автомобиля обещают приступить во втором полугодии следующего года. Производство запустят на заводе в Марьине (Ленинградская область) весной 2015-го.



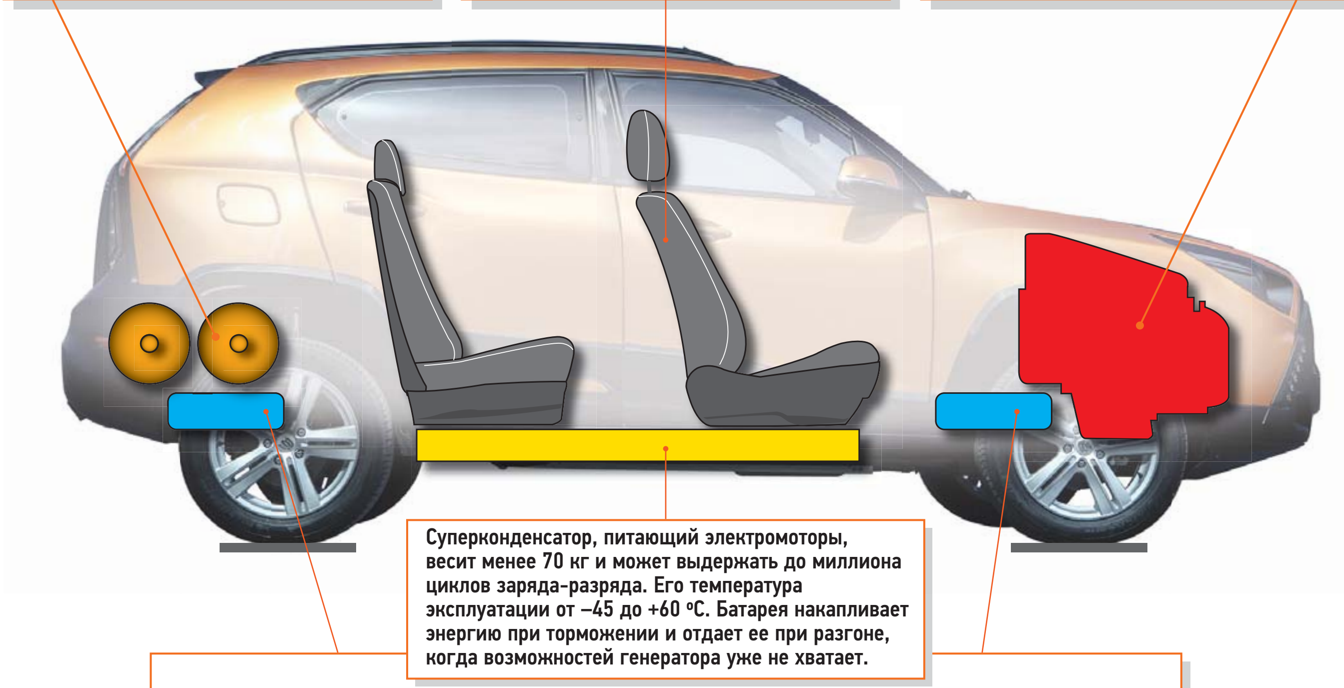
Баллоны с метаном размещены в корме. Они сильно сужают погрузочный объем, да и запасное колесо в багажник не положить.

В серийном автомобиле обещают другие передние сиденья. У нынешних короткая подушка и довольно посредственная боковая поддержка. Задний диван очень плоский, с маленьким подлокотником. Хорошо бы и его поменять.





У двухтопливного 75-сильного двигателя «Фиат-Файр» нет прямой связи с колесами. Он работает в связке с генератором, питающим электромоторы на передней и задней осях.



Суперконденсатор, питающий электромоторы, весит менее 70 кг и может выдержать до миллиона циклов заряда-разряда. Его температура эксплуатации от –45 до +60 °С. Батарея накапливает энергию при торможении и отдает ее при разгоне, когда возможностей генератора уже не хватает.

Каждый из тяговых электродвигателей расположен в мехатронном модуле. В корпусе модуля установлены также двухступенчатый редуктор с дифференциалом, жидкостная система охлаждения и управляющая электроника. Вес узла менее 50 кг.

НА ВЕРНОМ ПУТИ

Реплика Антона Чуйкина

С ним, конечно, случилось лучшее, что вообще могло произойти. Канул в небытие фантастический роторно-лопастной двигатель. Теперь осталось выкинуть суперконденсаторы, мехатронные модули и расстрелять не только свинок из *Angry Birds*, но и саму идею развлекательного тачскрина. И тогда я, пожалуй, поверю, что в 2015 году наша заявка на «ё-Мобиль» может быть выполнена. За разумные деньги получим разумный автомобиль – и как раз в том сегменте, где по-прежнему спрос превышает предложение.

бесшумно трогается с места. Энергии для электромоторов пока хватает. Сильнее прижимаю правую педаль (не помешало бы добавить ей информативности), и «ё-Мобиль» бодренько устремляется вперед под довольно отчетливое урчание подключившегося ДВС. Да, неплохо бы усилить звукоизоляцию моторного отсека.

Схема гибридного привода со времен презентации в Минске (ЗР, 2013, № 1) не изменилась. Над ней, опять же, продолжают работать. А вот мехатронный модуль уже готов для запуска в серию. У него лишь управляющая электроника будет иная.

Машина неплохо рулится, тормоза на скоростях до 70 км/ч довольно информативны, но... Работать, работать и еще раз работать! Нам не переставая повторяли, что нынешний «ё-Кроссовер» – только начало большого пути. Хочется верить, что производитель пройдет его и мечта команды разработчиков, которую пока сложно выразить в рублях, но уже можно потрогать руками, обретет формы товарного автомобиля. ЗР



«ё-Кроссовер» – мечта энтузиастов, которая обрела кузов, силовой агрегат и четыре колеса. Но до законченности серийной машины ей еще далеко.

ИНТЕРЕС НА БУКВУ S

Первый тест-драйв самого главного «Мерседеса» | **Производство** Германия | **В России** с 28 июля 2013 г. | **От** 3 990 000 руб. | **Автор** Антон Чуйкин



ЗР! + 10 фото + 1 видео
Инструкция на странице 20

КАК ЭТО НЕ ПРИДУМАЛИ РАНЬШЕ!

Перед въездом на стоянку мерседесовцы построили специальный ухаб. У нас кое-где так устроены «лежачие полицейские»: плоский холмик высотой сантиметров десять-двенадцать и длиной метра четыре. Первый раз, говорят, поезжай через него в обычном режиме подвески, потом разворачивайся, включай «комфорт» – и еще разик. Давай, держи 30–40 км/ч!

Черт, это работает! Реально, второй раз я просто не заметил эту неровность. Не поверил и поехал на еще один круг. Все равно не поверил и пошел посмотреть, как это выглядит снаружи.

Автомобиль слегка задирает нос, как будто привстает на цыпочки, и в таком положении наезжает на неровность. Передние колеса прыгают в арки (такое ощущение, что без сопротивления, ровно на высоту ухаба), но кузов при этом не шелохнется. Потом трюк повторяют задние, потом опять приходит черед передних, но уже на съезде с ухаба. Здорово! Название «мэджик боди контрол» – по делу. Действительно магия, волшебство. Хотя, если разобраться, ничего сверхъестественного, просто точная и быстрая работа стереокамеры, отслеживающей профиль дороги, и пневмоподвески. Как это не придумали раньше!

Наверное, старина Бенц в 1886-м тоже услышал такую фразу…

В коротком видеоролике «S-класс» бодро справляется с целой чередой ухабов на куда большей скорости – но мне самому так проехать не случилось. На обычном ходу и обычной дороге это, в общем-то, обычный автомобиль. Волшебство начинается именно на явных неровностях и заканчивается, если переборщить со скоростью (так что свою функцию «лежачие полицейские» выполнят). Надеюсь в ближайшее время побывать на свидании «Мерседеса» и наших «лежаков», коротких и округлых.

РУКИ НА РУЛЬ!

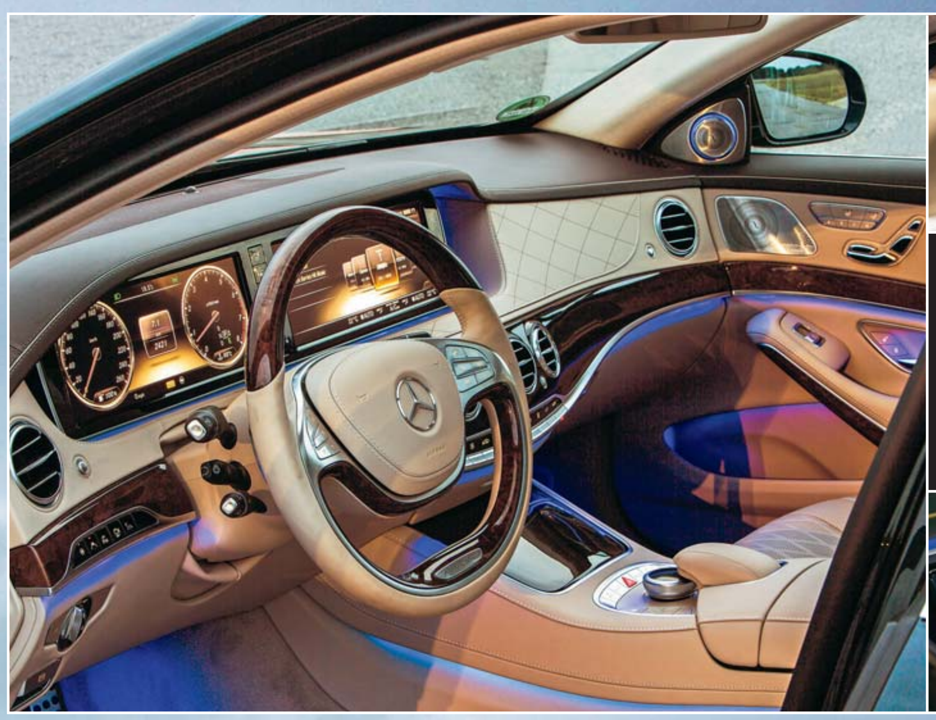
Вы замечали, как здорово устроены настоящие автострады? Одно легкое движение рулем, и машина идеально вписывается в поворот, без всякой коррекции. Вот и здесь хотел я было похвалить шоссе, как вдруг обнаружил, что баранка… крутится сама! Через 10 секунд умная машина зажгла красные огни на дисплее, руль задрожал и мне предложили за него взяться. И все-таки до полноценного автопилота уже совсем недалеко.

Получасом ранее, покинув город, я включил «дистроник». Этот продвинутый круиз-контроль очередного поколения поддерживает постоянную скорость или дистанцию (то есть притормаживает перед машинами, пока не перестраиваешься, чтобы их опередить), следит за разметкой и помогает писать повороты, а еще готов применить экстренное торможение, если «заметит» пешехода. Это нам позже показали на полигоне, с манекеном; когда звезда на капоте замерла в 10 сантиметрах, болван даже не дрогнул, но потом повалился от порыва ветра; «He's dead», – констатировал коллега.

Теоретически водителю можно перебраться на заднее сиденье, благо теперь, поясняли разработчики, там точно так же приятно и хорошо, как за рулем. Это, между прочим, реверанс в нашу сторону: в Европе и Америке за рулем «S-класса» обычно сидит владелец, в России же и окрест он предпочитает развалиться (пардон, усесться и поработать с документами) сзади. За безопасность главной персоны отвечают, помимо прочего, надувные ленты ремней и подушка под сиденьем.



Смотрите на iPad: наблюдаем за эволюцией





Носом не проткнешь, но суть та же: приборы нарисованы! На прежнем «S-классе» таким был лишь спидометр.

Здесь видна работа примерно половины из 300 светодиодов, освещающих салон.

Бизнес-класс – это, помимо прочего, массажные кресла.



Последняя актуальна именно в положении полулежа, когда при столкновении возникает опасность поднырнуть под ремень.

Автомобиль благодаря стереоскопической видеокамере и комплекту радаров умеет «смотреть» вокруг на 360º, а потому готов защищать вас и при ударе сзади. Распознав приближающуюся опасность, он включит аварийную сигнализацию, а если водитель позади зазевался, подтянет ремни и заблокирует колеса. Тем самым уменьшит риск хлыстообразных травм шеи, а также вторичных столкновений.

В длиннобазной версии можно заказать заднее сиденье, раскладывающееся в удобную лежанку.

РЕКОРД ЖАДНОСТИ

«3,7 л/100 км» – было начертано сверху на доске на старте тест-драйва дизельного гибрида «S 300 Блютек Гибрид». Мне кажется, что одной из важных черт людей, покупающих себе «S-класс», должна быть бережливость. Поэтому предложенный организаторами тест на экономичность показался вполне уместным. Для пущего стимулирования здесь сообщили достижения предыдущих участников – 4,8 л, 4,0 л и те самые невероятные 3,7 л/100 км. Решено – иду на рекорд!

Четырехцилиндровый дизель никак не отозвался на поворот ключа зажигания, позволив 20-киловаттному электромотору провезти меня



Самая примечательная деталь салона – пара дисплеев в едином корпусе, выкорчевавших с привычного места панель приборов.

Этот селектор знаком по прежнему поколению «S-класса». Слева – кнопки режимов подвески, включая «мэджик боди контрол».

Кнопку надо вдавить, чтобы она поднялась, потом повернуть – таков маловразумительный алгоритм закрывания дефлектора.





СЕРИЯ 222 В ЦИФРАХ

- **0,24** – таков коэффициент аэродинамического сопротивления C_x, лучший в классе. А у дизельного гибрида, который выйдет на рынок (увы, не наш) в 2014-м, он еще на сотку меньше.
- **4,4** л/100 км – заявленный минимальный расход топлива. С появлением подзаряжаемого от сети гибрида (функция «плаг-ин») показатель расхода, обещают специалисты, будет начинаться с цифры 3.
- **6** – все двигатели нового «S-класса» соответствуют стандарту Евро-6.
- **500** светодиодов дают свет на борту «S-класса», из них около трех сотен задействованы в салоне, в том числе в подсветке разных цветов. Ламп накаливания здесь нет вовсе.
- **130** мм – такова разница между двумя вариантами колесной базы. Учитывая, что нынешнему «S-классу» предстоит заменить почивший «Майбах», ждем появления третьей, самой длинной модификации.
- **455** л.с. развивает двигатель V8 флагманского S 500. На 130 сил больше у анонсированной модели S63 AMG.

метров сто, до первой горки. Да, придется вспомнить тактику коллег в нашем эконом-тесте (ЗР, 2013, № 7). Еду шепотом, все время слежу за монитором, который отражает режим работы гибрида. После шестидесяти просыпается дизель, до этой скорости быстро садятся аккумуляторы… При первой возможности отпускаю педаль газа, но горки уже кончаются (как же их много на любой дороге!). Тормозами стараюсь не пользоваться: перекачиваю кинетическую энергию в батареи, а не в атмосферу. Уф-ф! Зато увлекательно.

В середине 25-километрового маршрута на экране высветилось 3,8 л/100 км; видимо, это была низшая точка трассы. Как ни старался, к финишу привез 4,4 л на сотню. Очень, очень плохо! Слабым оправданием служит 35-градусная жара, из-за которой я не рискнул обесточить кондиционер. Впрочем, коллеги, которые прошли этот тест в обычном режиме, не экономя сверх меры, привезли 8 литров.

Все-таки есть в этих гибридах что-то неестественное. С шестицилиндровым дизелем S 350 (3 л, 258 л.с.) без всяких электромашин в ходовой мы получили 7,7 л/100 км. И, в общем, ни в чем себе не отказывали.





«С годами им удалось сделать линии мягче, а детали – выразительнее». Мысль Стива Джобса о «мерседесах» 1980-х актуальна по-прежнему.



Ахиллесова пята «S-класса» – отсутствие не только запаски, но даже ниши для нее. Штатный набор спасет не всегда. В России можно заказать крепление для пятого колеса и худо-бедно пристроить его в багажнике.



Благодаря системе ночного ви́дения такой знак не страшен. Человеку «Мерседес» посигналит фарами, а от сигналов лосю благоразумно воздержится.


С каждым следующим поколением все труднее что-то улучшить, но они вновь это сделали!


Только четыре колеса на борту – для России явно мало. И скорей бы полный привод!

Некоторым итогом теста служит российская гамма «Мерседеса»: не видать нам дизельного гибрида. Бензиновые «восьмерки» – это да.

К РОССИЙСКИМ НОВОСТЯМ

Сегодня «S-класс» располагает четырьмя силовыми агрегатами и двумя вариантами базы. В программе российских поставок пока обозначены две длиннобазные заднеприводные модели: гибридный S 400 (от 4,2 млн руб.) и бензиновый S 500 (от 4,99 млн руб.). Запланированы также продажи полноприводного «пятисотого» и самого мощного S 63 AMG с «восьмеркой», развивающей 585 л.с. К концу года приедет и бензиновая 333-сильная версия S 400, которой выпадет честь открыть прайс-лист (от 3,99 млн руб.). А вот «шестисотый» отсутствует; впрочем, подождем дебюта самой длинной версии «S-класса». В следующем году, возможно, начнут предлагать и дизельный «S 350 Блютек».

Поиграв в конфигуратор на российском сайте марки, я довольно легко с помощью опций типа складных столиков за 124 тысячи довел стоимость «пятисотого» до 6,7 миллиона. Все-таки стоит поучиться экономить… ЗР

Данные производителя

Модель	Mercedes-Benz		
	S 300 BlueTEC HYBRID	S 400 HYBRID long	S 500 long
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	5116/1899/1496/3035	5246/1899/1496/3165	
колея спереди/сзади	1624/1637	1624/1637	
Объем багажника, л	н.д.	510	530
Радиус разворота, м	5,95	6,15	
Снаряженная/полная масса, кг	н.д.	1945/2630	2015/2730
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,6	6,8	4,8
Максимальная скорость, км/ч	240	250	
Топливо/запас топлива, л	н.д.	A95/70	A95/80
Расход топлива: смешан. цикл, л/100 км	4,4	6,3	8,6
ДВИГАТЕЛЬ	дизельный	бензиновый	
Конфигурация/число клапанов	P4/16	V6/24	V8/32
Рабочий объем, см^3	2143	3498	4663
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	150/204 4200	225/306 6500	335/455 5250–5500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	500 1600–1800	370 3500–5250	700 1800–3500
ЭЛЕКТРОМОТОР			
Мощность, кВт	20		–
Крутящий момент, Н·м	250		–
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	заднеприводная		
Коробка передач	A7		
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	четырехрычажная/многорычажная, пневматическая		
Рулевое управление	реечное с электроусилителем		
Тормоза: спереди и сзади	дисковые вентилируемые		
Размер шин	н.д.	245/55R17	245/50R18

ДВОЙНОЙ ОБГОН

Одиннадцатое поколение «Короллы» | **Производство** Турция | **В продаже** с августа 2013 г. | **Цена** 659 000–1 026 000 руб. | **Автор** Юрий Тимкин



ЗР! + 1 видео
Инструкция на странице 20





ОСТРЫЙ ВЗГЛЯД

В своем 11-м поколении «Королла» больше не малолитражка. Модель подросла настолько, что с некоторых рынков, включая российский, вытеснила «Авенсис»! Имеет на это полное право: колесная база у них теперь одинаковая, а длина «Короллы» достигла 4620 мм. Неудивительно, что машина производит теперь куда более солидное впечатление. Хотя молодежи – спасибо свежему заостренному дизайну (японцы называют его *Keen Look*) – «Королла» тоже должна понравиться.

Новый кузов прибавил не только в размерах, но и в жесткости. Кроме того, благодаря использованию высокопрочных сталей его массу снизили примерно на 30 кг. Но особенно «Тойота» гордится тем, что удалось уменьшить зазоры между панелями: в среднем они 4-миллиметровые, тогда как у конкурентов – 5 мм. Не в последнюю очередь благодаря этому машина выглядит монолитно и прочно, да и аэродинамика улучшается. C_x доведен до 0,27 – один из лучших результатов сегмента.

А вот багажник не ахти. К прежним 450 л он прибавил всего пару литров – негусто, если учесть немалые размеры машины. Хорошо хоть, что теперь его можно открыть, нажав кнопку на крышке. Зато задний ряд преобразился. «Королла» и раньше отличалась простором, а ныне поднялась еще на ступень выше. Не в каждом бизнес-седане усядешься так вольготно! Простор для ног отменный, ступни не застревают под передним креслом. Да и пол тут практически ровный. В богатых версиях есть подлокотник. Озадачило только отсутствие дефлекторов вентиляции – зимой без них не так уютно.

ИЩЕМ НОВИНКИ

Почему я начал знакомство со второго ряда? Потому что на первом – никаких откровений: дизайн угловатой передней панели почти такой же, как у хэтчбека «Аурис». Отличия в нюансах. В богатых версиях «Королла» идет с мультимедийной системой «Тач-2» (Touch 2) с 6,1-дюймовым сенсорным экраном. Скачав специальное приложение, ее можно соединить со смартфонами «Сони», «Самсунг» и «Нокия». Правда, почему-то только с теми, что снабжаются устаревшей операционной системой «Симбиан», – более современные, на «Виндоус», подключить не получится. Также в этом списке нет вездесущих «айфонов», однако в «Тойоте» уверяют, что вскоре договорятся с «Эппл». А смартфон владельцу машины явно не помешает, ведь штатной навигации в «Королле» нет и не предвидится – дескать, этого не хочет покупатель. Странно...

Вообще, к выбору оснащения японцы подошли специфически. Они считают, что ксеноновые фары в этом классе – блажь, однако включили в оснащение топ-версий мало кому нужную систему автопарковки. Отстают японцы и по части новаторской электроники. Так, в «Королле» даже за доплату недоступны адаптивный круиз-контроль, ассистент удержания полосы, поворотные фары, распознавание дорожных знаков и т. д. Да, это всё необязательные вещи, без

Слушать музыку из телефона теперь можно, подключившись к бортовым мультимедиа. Для этого надо установить специальную программу.

Интерьер почти такой же, как у «Ауриса», – отличия в нюансах. Комбинация приборов неброская, но вполне информативная.

МАРКЕТИНГ

В России у «Короллы» весьма устойчивое положение. По итогам прошлого года модель заняла пятое место по продажам в своем сегменте (33 262 экз.) с рыночной долей 8,3% – неплохо для излета карьеры! В нынешнем году в «Тойоте» рассчитывают довести долю рынка до 10,1%, в будущем – до 11,1%. При этом 70% продаж должны обеспечить новые клиенты – те, кто прежде никогда не ездил на «Королле».



Будь подушки подлиннее, кресла заработали бы пятерку за удобство посадки.

Солидный запас пространства для ног, ровный пол – по удобству для задних пассажиров «Королла» опережает большинство одноклассников.



них прожить можно, однако я предпочел бы видеть их в списке опций. Ведь это показатель современности автомобиля.

ПОЛНЫЙ ВПЕРЕД

Маркетологи предсказывают, что 80% спроса придется на 1,6-литровую версию. С нее я и начал знакомство. Смотрю в характеристики и недоумеваю: прежде мотор того же объема развивал 124 силы, а теперь – 122. Я понимаю, чем вызвано сокращение мощности 1,3-литровой модификации (была 101 сила, стало 99, и это снижает транспортный налог), но тут ведь ощутимой экономии не получается. На деле оказалось, что «Королла» едет ничуть не хуже предшественницы (видимо, благодаря меньшей массе и лучшей аэродинамике). А в чем-то даже лучше.

Разгон плавный и прогнозируемый. Прежнюю «Короллу» поначалу снабжали строптивым и дерганым роботом, который после рестайлинга уступил место далекому от современности (в первую очередь с точки зрения экономичности) 4-ступенчатому автомату. Теперь же модель оснащают вариатором, и он подходит куда лучше. Исчезли суета и нервозность, добавилось комфорта и спокойствия – без ущерба для динамики. В экономичности новинка ожидаемо выигрывает: пока ехал по равнине, расход не превышал 7,5 л/100 км.

Но больше всего радует даже не скромный аппетит, а ставший на голову выше ездовой комфорт. Автомобиль покоряет плавностью хода – его подвески словно разглаживают полотно под колесами. Даже на грунтовке «Королла» продолжает дарить экипажу покой и уют, словно это бизнес-седан. Шасси к тому же энергоемкое: прозевав «лежачего полицейского», я приготовился к пробою, но его не случилось.

Хороша и шумоизоляция: ни ветра, ни мотора, ни шин на скорости до сотни в салоне не слышно. Но это на равнине, а стоило заехать в горы, как

> «Королла» выросла настолько, что затмила и заменила «Авенсис».

⬆ Из предлагаемых девяти цветов наиболее выигрышно новинка смотрится в белом.

➡ Буковка *S* на корме означает спортивный обвес кузова и... ничего более.

⬇ Хромированные элементы кузова у экземпляров для российского рынка – с дополнительной антикоррозийной обработкой.





дело приняло иной оборот. Работающий на высоких оборотах 1,6-литровый мотор назойливо гудит, тяги на серпантинах явно не хватает. А еще недостает лепестков на руле, чтобы принудительно менять виртуальные передачи вариатора. Но ведь в соплатформенном «Аурисе» они есть. Почему обделили? А вот рулевое управление такое же, как у хэтчбека. И не самое лучшее: слишком легкое, с недостаточной обратной связью. В ходовых поворотах приходится ехать на ощупь. Впрочем, «Королла» ведет себя в них прогнозируемо, не пугая резкими реакциями, да и крены невелики.

Другое дело – новый мотор 1,8 л! Этот уже не пасует перед кручами и способен выстрелить даже с холостых оборотов, особенно с артподготовкой – если загодя перевести вариатор в спортивный режим. Резко обогнать вереницу попутных машин теперь не проблема. Такая «Королла» мне нравится гораздо больше, вот только объявленная цена, минимум 933 000 рублей, заставляет задуматься о приобретении другого тойотовского седана – «Кэмри». Разница в два класса и всего-то плюс 36 тысяч!

Нет, пожалуй, я не буду переплачивать за мощный двигатель. Тем паче что версия с мотором 1,6 л в сравнении с предшественницей подорожала лишь на 9000 рублей. Вот это другое дело – невеликая переплата за гораздо большие простор и комфорт! А лепестки вариатора... Да ну их! ЗР

Данные производителя

Модель	Toyota Corolla 1.3	Toyota Corolla 1.6	Toyota Corolla 1.8
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4620/1775/1465/2700		
колея спереди/сзади	1535/1535	1525/1520	
Объем багажника, л	452		
Снаряженная масса, кг	1225–1345	1260–1375	1275–1380
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,6	10,5 (11,1)*	10,2
Максимальная скорость, км/ч	180	195 (185)	195
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	5,6	6,6 (6,3)	6,4
ДВИГАТЕЛЬ			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация/число клапанов	P4/16		
Рабочий объем, см³	1329	1598	1798
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	73/99 6000	90/122 6000	103/140 6400
Крутящий момент, Н·м при об/мин	128 3800	157 5200	173 4000
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	М6	М6 (CVT)	CVT
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая балка		
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/дисковые		
Размер шин	195/65R15		205/55R16

**В скобках – данные для версии с вариатором.*

 **Такие настройки ходовой в России придутся ко двору.**

 **Покупателям со скромным достатком мощные версии не по карману.**



ЗР! + 10 фото + 1 видео
Инструкция на странице 20

ПОД МАСКОЙ РЕСПЕКТАБЕЛЬНОСТИ

Еще более роскошный «Рейндж-Ровер Спорт» нового поколения | **Производство** Великобритания | **В России** с сентября 2013 г. | **От** 3 230 000 руб. | **Автор** Сергей Воскресенский

Спортивный, дерзкий, мощный – все это в полной мере относится к «Рейндж-Роверу Спорт», новичку в стане премиум-вседорожников. Почти два десятка цветов кузова, 11 оттеночных решений интерьера, четыре варианта его отделки алюминием и еще три – настоящим деревом. А еще соответствующие колеса размером от 19 до 22 дюймов и посадка на водительском сиденье самая высокая среди конкурентов, «командирская».

И все же в столь престижном классе сегодня никого не удивишь ни гаммой многолитровых моторов, ни роскошью убранства семиместного в некоторых версиях интерьера. Как, впрочем, и богатой аудиосистемой «Меридиан» с «потрясающе объемным звучанием». Или четырехзонной климатической установкой, 14 регулировками водительского и пассажирского сидений. Меня подогревают, вентилируют, развлекают мониторами в подголовниках и на центральной панели. Но все это воспринимается как должное. Даже полностью алюминиевые силовой каркас кузова и его двери (впрочем, задняя из пластика), а также подрамники, элементы подвесок и трансмиссии из легкого металла не поражают воображение. Становится нормой для нынешних респектабельных моделей и восьмиступенчатый автомат, в данном случае ZF.

И тем не менее инженеры могут заслуженно праздновать победу. Ведь они сумели воплотить в машине нестандартные решения. Так, новый «Спорт» по сравнению с предыдущим не просто скинул 420 кг (считай, пять полноценных человек) лишнего веса. В его активе самые длинноходные в классе подвески и совершенные вседорожные технологии, опирающиеся на фирменную систему адаптации к сложным условиям движения «террейн риспонс 2» и трансмиссию в двух исполнениях.

Первое – с центральным дифференциалом «Торсен» и распределением крутящего момента между передней и задней осями в отношении 42:58. Это всё. Другое (50:50) более «правильное» – с раздаточной коробкой, понижающей передачей (2,93:1) и многодисковой муфтой. Что в совокупности с электроникой легко превращает холеный «Рейндж-Ровер Спорт» в истинного «проходимца». А ведь еще на вооружении стоит мощнейший бензиновый «Суперчарджед» (Supercharged; V8, 5,0 л, 510 л.с.). Попробуем, на что он способен?



На самом деле в этом роскошном интерьере далеко не всё идеально. Взять хотя бы подслеповатую комбинацию приборов или тумблеры стеклоподъемников в самом верху дверной панели. Последние путаешь с аналогичным по размерам блоком памяти водительских настроек, расположенным на привычном месте.

Проще всего нажать «авто» и задать «нормальное» положение кузова. А если повернуть шайбу влево, вспыхнет красным панель приборов – включен динамический режим.

Новый интерьер – это прежде всего максимальные возможности для персонализации, в том числе настроек передних сидений.



ПОЛЕТЕЛИ?

Вы когда-нибудь проезжали на машине через самолет, пусть и грузовой? Организаторы устроили для нас такое развлечение. Внутри «грузовика» целая полоса препятствий из специальных пандусов для имитации диагонального вывешивания колес. Для антуража по фюзеляжу раскиданы «дефендеры». Чтобы протиснуться между кузовами, приходится складывать зеркала и точно выполнять указания инструкторов из команды «Ленд-Ровер». Словом, проехать «Боинг» насквозь, до кабины пилотов, – занимательный, но довольно непростой для водителя аттракцион.





Этот автомобиль совсем не пижон, и на гравии он абсолютно в своей стихии: пневмоподвески прекрасно справляются со всеми нюансами дороги.

Сзади все выглядит очень индивидуально, однако на самом деле свободного места не так много, как хотелось бы. На выбор варианты, раскладывающиеся в пропорции 60:40 либо 40:20:40.

Большой сдвижной панорамный люк дарит море света и ощущение свободного пространства.



СИМФОНИЯ ЧУВСТВ

Правый руль и узкие, без обочин, сельские дороги Уэльса. Это уже само по себе тест на профессиональную пригодность! Вон и коллега не спешит в водительское кресло, предпочитая обозревать живописные окрестности. «Рейндж-Ровер Спорт», будто чувствуя неуверенность ездоков, решает покапризничать – не дает пассажиру пристегнуться ремнем безопасности. Закусило, и всё тут! Мы с напарником еще долго вздрагиваем от напряжения при появлении встречных авто, лихо проносящихся в 15–20 сантиметрах от нашего борта. А им, местным, привычно.

Поэтому поначалу вниманием завладевают не 510 «лошадей» под капотом «Спорта» и даже не комфортная и одновременно упругая в режиме «авто» подвеска, прекрасно справляющаяся с неровностями. В данный момент главное – точность рулевого управления, так называемое «чувство локтя», благодаря которому до сантиметра контролируешь крупную машину. И «Рейндж» не подводит, позволяя быстро приспособиться к активной езде по краю асфальта. Ведь попробовать хочется многое. Тот же режим «динамик», когда руль становится еще более тугим и точным, подвеска – упругой, реакция на педаль газа – резкой, а переключения передач – отточено быстрыми. Но самое главное – в этом режиме в действие вступает

Данные производителя

Модель	Range Rover Sport	
	3.0 SDV6 Diesel	5.0 V8 Supercharged
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4800/1930/1760/2910	
колея спереди/сзади	1690/1685	
Объем багажника, л	784/2030	
Радиус поворота, м	6,0	
Снаряженная масса, кг	2115	2330
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,2	5,3
Максимальная скорость, км/ч	220	250
Топливо/запас топлива, л	ДТ/77	А95/105
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	9,8/6,8/7,9	20,5/10,0/13,8
ДВИГАТЕЛЬ	дизельный	бензиновый
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация/число клапанов	V6/24	V8/32
Рабочий объем, см^3	2993	4999,7
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	215/292 4000	375/510 6000–6500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	600 2000	625 2500
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	А8	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	на поперечных рычагах/многорычажная	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: спереди и сзади	дисковые вентилируемые	
Размер шин	275/45R21	



Сочетание дороговизны, стиля и мощи – главные составляющие успеха.



Цена в России.



Новый «Спорт» всего на 62 мм длиннее предшественника, вместе с тем удлиненная (+ 178 мм) колесная база позволила добавить простора для пассажиров.

Дверь с электроприводом – только начало. Создатели немного увеличили пространство грузового отсека, а также позаботились о ящичках и подстаканниках.

А вот и недостаток: пропыленный, несмотря на уплотнитель, порог обязательно испачкает «премиальные» брюки.



Range Rover Sport: премиум-оснащение и соответствующие повадки – лишь половина достоинств; другая – великолепные ездовые возможности, в том числе и вне хороших дорог.

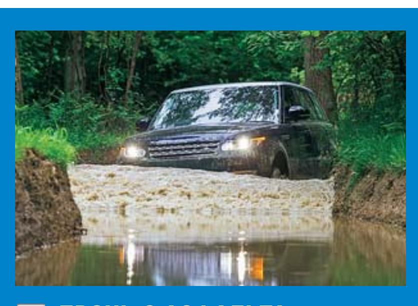
вступает система управления динамической блокировкой заднего дифференциала. С нею комфортный вседорожник берет поворот за поворотом с легкостью идеально настроенного болида.

А еще «Рейндж» потрясающе комфортен акустически, причем именно с бензиновым мотором V8. Даже когда на редких «моторвеях» скорость подбирается к 80 милям в час, в салоне «Рейндж-Ровера» разговариваешь не повышая голоса и наслаждаешься музыкой. Другое дело, когда нажмешь на акселератор хорошенько. Вместе с мощно нарастающей перегрузкой мотор, наконец, зазвучит, запоет через специальный акустический резонатор, установленный в системе впуска. Главное – вовремя умерить пыл: штрафы в Великобритании высоки, а возможности 500-сильного двигателя, с самых низов подстегиваемого механическим нагнетателем, кажется, наоборот, безграничны.

С ПРИЦЕЛОМ НА ЭКОНОМИЧНОСТЬ

«Рейндж-Ровер Спорт» с дизелем (3,0 л, V6, 292 л.с.) заметно другой, более уравновешенный. Задора и в этом случае вполне достаточно для динамичной езды. Снижение эмоциональной составляющей на высоких оборотах турбодизель легко компенсирует отменным моментом на низких и средних. При схожих возможностях иначе воспринимаются тормоза (на машине с V8 – 6-поршневые суппорты «Брембо»), менее сочно звучит выпуск. В салоне неявно, но присутствует вибрация. С точки зрения экономичности дизель предпочтительнее: 9,0–9,1 л/100 км против бензиновых 14,5–15 л (по показаниям маршрутного компьютера).

Есть в гамме и бензиновый V6 (3,0 л, 340 л.с.), а также еще более выгодный дизель (всего 248 л.с.). Не за горами появление 4,4-литрового (339 л.с.) дизеля SDV8 с крутящим моментом 700 Н·м, разгоняющим машину до 100 км/ч за 6,9 секунды. В обозримом будущем появится модный гибрид. Словом, будет из чего выбрать. Уверен, поклонники английской школы автомобилестроения с нетерпением ждут новинку, уж больно выразительной получилась она на фоне предыдущего поколения. ЗР



ПРОЧЬ С АСФАЛЬТА

Создатели утверждают, что даже 21-дюймовые шины, идущие на первичную комплектацию, специально адаптированы к плохим дорогам. Честно говоря, в грязи и раскисших колеях я этого не почувствовал – асфальтовый протектор замыливался практически сразу. А вот на твердых, каменистых участках «Спорт» при мобилизации всех внедорожных качеств движется на редкость уверенно. Спуски, подъемы, колеи – ему всё нипочем, особенно с дизелем. Другое дело, что подвески, задранные электроникой в верхнее положение, почти не работают, заметно ухудшая комфорт. Зато на воде здорово помогают датчики в зеркалах, измеряющие глубину преодолеваемого брода. Классное решение! Вот только нужна ли премиум-вседорожнику избыточная проходимость? Философский вопрос.

ЗВЕРЮГА

Эксклюзивное пятидверное купе «Ауди-RS 7» | **Производство** Германия | **В продаже** с октября 2013 г. | **Цена** от 5 млн руб. | **Автор** Вадим Крючков

ИГРУШКА ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

Мы с напарником удивленно переглянулись. Оба уже не юноши, однако любим быстрые машины, динамичную езду, автоспорт. Сотни автомобилей прошли через наши руки. Но тут недоумение, как по команде. Породистое спорткупе демонстрировало странные повадки. Подвеска ощутимо трясла, автоматическая коробка дергала при переключениях вниз, изображая перегазовки, а со стороны глушителя раздавались характерные для гоночных машин хлопки. Как же это противоречит духу дорогого и совершенного пятидверного купе, нашпигованного 15 динамиками от «Банг энд Олуфсен». И самое главное, что в данную версию RS 7 с керамическими тормозами этот «пакет дискомфорта» вживлен специально!

Конечно, мы поиграли с настройками и нашли самую дружелюбную, но и она не отменила полностью потряхивания, рывки и хлопки. Трудно представить покупателя авто в данной комплектации. Очень богатый взрослый ребенок, который не наигрался в детстве и бредит гоночной романтикой? Таких единицы. Для них и сделано живое воплощение машинки из компьютерной игры. А что остальным?

ПОЧТИ ЭТАЛОН

Для остальных поклонников быстрых «ауди» «кваттро»-подразделение выпускает чуть менее злобную «семерку» с литерами *RS*. Не сомневайтесь, это истинный суперкар с весьма ограниченным тиражом.

Полноприводная трансмиссия с восьмиступенчатым автоматом передает на колеса крутящий момент, которому позавидуют грузовики, – 700 Н·м! Четырехлитровая V-образная «восьмерка» с турбонаддувом выдает 560 сил. Максимальная скорость ограничена 250 км/ч, но опционно максималку можно приподнять до 280 и даже до 305 км/ч! Разгон до сотни займет 3,9 секунды – выдающийся показатель для большого автомобиля снаряженной массой в две тонны.

Как, впрочем, и показатели расхода топлива: в городском цикле работают только четыре цилиндра из восьми. Под стать габаритам «обувка» – 20- или 21-дюймовые «башмаки» с легкосплавными дисками. Тормоза с 6-поршневыми суппортами, динамическое распределение крутящего момента по осям, спортивная пневмоподвеска с занижением на 20 мм





Спортивно? Безусловно. Солидно? Нет сомнений.



В передних креслах удобно покоиться на малом ходу и пилотировать на высокой скорости.

относительно базовой модели A7 – перечислять можно до бесконечности. Кругом все то, что принято считать совершенством и передовыми технологиями. Экстерьер и интерьер обсуждать нет смысла. Придраться можно к любому автомобилю – но зачем? «Ауди-RS 7» действительно красив, удобен и престижен. Эргономика? Любой «немец» в этой дисциплине – эталон.

ЛЮБИТЕЛЬ ПРОСТОРА

Дошла очередь до «Ауди-RS 7» в стандартной комплектации. Мы неспешно катим от завода к местному автомобильному музею. Узкие улочки, характерные для Германии. Мимо снуют малолитражки, а нам тесно, слишком тесно в этом маленьком городе.

Медленно и осторожно высовываю из амбразуры между домами благородный длинный капот. Передний бампер уже на основной дороге, а весь остальной автомобиль пока в переулке и я не вижу, нужно ли кого-либо пропускать. Приходится осторожно демонстрировать свои намерения в надежде, что сами обогнут.

А как хорошо, что здесь низкие бордюрные камни. Ох уж эти поворотики с малым радиусом! Выбирай: сильно залезть на встречную или задеть бордюр задним колесом.

Audi RS 7 – суперкар, вполне пригодный для повседневной эксплуатации.

Производитель величает RS 7 седаном с эстетикой купе. Формально это фастбек. Но ключевое слово все же «эстетика».



Спортивные сиденья сзади? Без проблем!



Стандартные тормоза с вентилируемыми передними дисками диаметром 390 мм хороши. Тот, кто пожелает почти гоночный вариант, может заказать тормоза с углепластиковыми дисками диаметром 420 мм. Тормозят великолепно, и неподрессоренные массы меньше.



В большом купе есть и просторный багажник. Вам достаточно 535 литров?

Скорее, скорее на волю, к автобану! Вот он, правильный, без скоростных ограничений. За рулем уже напарник, и он наконец нажимает педаль газа от души. Ау, малолитражки! Теперь вы поняли, где каботажный флот, а где лайнер? Потрясающий разгон. Стрелка спидометра легла на отметку 260 км/ч, и это не предел. Жаль, машин много, надо гасить скорость. Германия нынче ездит медленно – экономит дорогое топливо, и мы откровенно выпадаем из потока. Вместе со всеми – это 160 км/ч. Ощущение, будто автомобиль еле ползет. Зверюга, где же тебе дать хоть чуть-чуть воли?

Мы нашли местную дорожку, что хорошо просматривается. Узко, извилистые виражи. Вперед, совершенство! Эта модификация ласкает слух правильным и негромким звуком. Широкие шины впились в асфальт. «Семерка» берет повороты удивительно легко и надежно. Хороша! И подвеска просто прелесть (не как у специально оспортивленной версии, о которой упомянул вначале): достаточно плотная, но не в ущерб комфорту. Тормоза цепкие: при активной езде можно почти не принимать во внимание изрядный вес автомобиля. И все же окончание этой скоростной «обязательной программы» воспринимаешь с облегчением.

Купе неспешно катит по местным дорожкам, вокруг красивый пейзаж, спокойная мелодия льется из качественной аудиосистемы… Солидность осталась в характере заряженной «семерки». Есть автомобили, на которых так и подмывает ездить быстро, а есть те, что могут ездить быстро. Чувствуете разницу? Тогда вы сделали первый шаг к пятидверному купе «Ауди-RS 7». ЗР

Audi RS 7 Sportback

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Параметр	Значение
Длина×ширина×высота, мм	5012×1911×1419
Колесная база, мм	2915
Колея спереди/сзади, мм	1634/1625
Снаряженная/полная масса, кг	1920/2505
Объем багажника, л	535/1390
Время разгона 0–100 км/ч, с	3,9
Максимальная скорость, км/ч	305
Топливо/запас топлива, л	А95–98/65
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	13,9/7,5/9,8

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, V8, 32 клапана, 4,0 л; 412 кВт/560 л.с. при 5700–6600 об/мин; 700 Н·м при 1750–5500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная, с самоблокирующимся межосевым дифференциалом; А8.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – многорычажная/трапециевидные рычаги; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 275/35R20.



Главный плюс – почти полное отсутствие минусов.



Посетовать можно разве что на высокую цену и перебор гоночных «фишек» в одной из комплектаций.

ИСПРАВЛЕННОМУ ВЕРИТЬ

Рестайлинг седана «Хонда-Сивик» | **Производство** США | **В продаже** с июня 2013 г. | **От** 779 000 руб. | **Автор** Максим Гомянин

Девятое поколение седана «Хонда-Сивик» появилось совсем недавно (ЗР, 2012, № 10). Покупатели отнеслись к модели прохладно, и японцы в спешном порядке принялись исправлять недочеты, стремясь задобрить могущественного бога торговли. Результат – вот эта рестайлинговая версия, приехавшая к нам из Америки.

Двигатель лишился одной лошадиной силы, но зато, уверили представители компании, спокойно переваривает 92-й бензин. В ходовой части инженеры увеличили диаметр стабилизатора поперечной устойчивости

СТАЛО

БЫЛО

- Изменена форма капота.
- Обновлен внешний вид решетки радиатора и переднего бампера. На деталях теперь больше хрома.
- У легкосплавных 16-дюймовых колес новый дизайн.





• В отделке салона более мягкий пластик. Изменилась текстура материалов приборной панели и центральной консоли.



• В рестайлинговой версии теперь можно заказать салон, отделанный кожей. Он входит в оснащение «Экзекьютив».



• Иная форма крышки багажника.
• Более плавные линии и обтекаемая форма заднего бампера. Появились световозвращающие элементы и лжедиффузор.
• Фонари стали больше.

СТАЛО

БЫЛО

и толщину уплотнительных колец задних пружин. «Сивик» получил такие же, как у «Хонды-Аккорд», подушки безопасности «смарт-вент» (SmartVent). Установленные в торце спинок передних кресел, они защитят таз и грудную клетку в случае бокового удара.

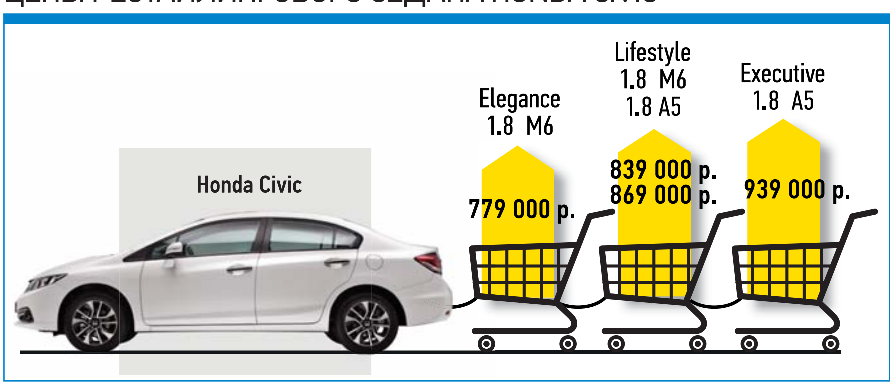
На ходу особых отличий от дорестайлинговой версии не почувствовал. Это все тот же умеренно комфортный, не вытряхивающий душу на неровностях седан – мечта молодого семьянина или девушки-клерка. Обтянутый кожей «бублик» приятно сжимать в руках, да и обратная связь отменная.

Японцы провели работу над ошибками – седан стал привлекательнее внешне и богаче внутри.

Автомат так же споро перебирает передачи. Все знакомо, но глаз улавливает налет новизны. Чувствую, автомобиль отныне более законченный. Причем достигнуто это малой кровью.

А может быть, заодно появилась и внутренняя ручка багажника? Увы, ее по-прежнему нет. Но меня заверили, что война российского представительства за нее не прекращается. Будем надеяться на скорую победу! 

ЦЕНЫ РЕСТАЙЛИНГОВОГО СЕДАНА HONDA CIVIC



Honda Civic 1.8 AT

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Длина×ширина×высота, мм	4575×1755×1435
Колесная база, мм	2675
Колея спереди/сзади, мм	1505/1530
Объем багажника, л	440
Снаряженная/полная масса, кг	1244/1635
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,8
Максимальная скорость, км/ч	200
Топливо/запас топлива, л	A92/50
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	8,8/5,6/6,7

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,8 л; 103,7 кВт/141 л.с. при 6500 об/мин; 174 Н·м при 4300 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; А5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/многорычажная; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 195/65R15, 205/55R16.

Налет новизны и появление кожаного салона.

Нет внутренней ручки багажника.





ПЕРСОНА НОН «ГРАНТА»

Седан малого класса | **Производство** Китай | **В продаже** с лета 2013 г. | **От** 379 000 руб. | **Автор** Вадим Никишев

Синий автомобиль с нескладными пропорциями умудрился нагреться даже в пасмурную погоду и обдал меня специфическим запахом, стоило открыть водительскую дверь. По-своему даже приятно: первые семейные «Жигули» двадцать лет назад источали подобное амбре, свидетельствующее о новизне машины. Итак, вперед в прошлое?

У сидений нет лифта, а установлены они так, что при росте 180 см запас пространства над головой минимальный. Оттого и на диапазон продольной регулировки не пожаловаться: всё равно далеко отодвинуться не позволит жестко закрепленная рулевая колонка – ни по вылету, ни по углу ее не подогнать. Впрочем, в большинстве моделей этого сегмента ситуация схожая: табуреточная посадка продиктована стремлением к экономии пространства в небольшом салоне.

Задний диван удивил – я смог сесть «сам за собой», не прогибая коленями спинку переднего сиденья. Однако придется головой подпирать потолок, с горизонтальной подушки съезжаешь вперед. А среднему пассажиру помешает развитый туннель, да и подголовника для него нет. Стойте, ведь тут и ремней безопасности всего два! Конечно, если конструкция не предусматривает еще одного, то гаишники не придерутся, – только нужно помнить, что незафиксированный пассажир в случае аварии и сам покалечится, и другим нанесет травмы.

Дальнейший осмотр обитаемого пространства выявил очередные сюрпризы. Обивки задних дверей подаются под рукой, детский замок левой сломан – выбраться через нее невозможно. Кнопки стеклоподъемников не подсвечиваются – в темноте придется нащупывать. Блок клавиш на водительской двери позволяет открыть любое окно в автоматическом режиме, но, чтобы поднять стекло, надо жать на кнопку до самого конца.

Электроприводами зеркал сейчас никого не удивишь даже на бюджетных моделях. Привычен и кондиционер. В этом авто в умеренно жаркую погоду он холодит исправно. А вот маршрутного компьютера нет. Чего не ожидал, того не ожидал! Ни средний расход, ни прогноз пробега на остатке топлива узнать невозможно. Последняя функция не помешала бы: есть ли здесь индикатор резерва топлива, нету ли (как на некоторых «китайцах»), тоже непонятно. Стрелка на нуле, а лампа всё не загорается, – не радует перспектива убедиться в ее отсутствии, встав посреди оживленного проспекта.

Зато мотор порадовал экономичностью. В московском трафике, судя по чекам с заправок и одометру, расход составил около 8 л/100 км – достойно! Помнится, редакционный «Фиат-Албеа» на аналогичных маршрутах подбирался к десятке. А тут еще и двигатель порезвее: обещанные производителем переменные фазы дают почувствовать 102 л.с., снятые с полутора литров объема. Мотор просыпается еще до 2000 об/мин, бодро несет до самых моментных 4400 об/мин и охотно крутится до силовых 6000!



Качество салона бюджетной машины ожидаемое. За неделю теста запах так и не выветрился.



Испещренные рисками приборы неплохо читаются, разве что шрифт мог быть чуть крупнее. О наличии лампы резерва топлива остается лишь догадываться.



Нет среднего подголовника? Это мелочи: отсутствует даже третий ремень! Хотя в инструкции упоминается поясная лямка для третьего пассажира.

Но огорчает процесс троганья. В самом низу мотору явно не хватает тяги, а сцепление схватывает рано. Любопытно: то ли за неделю я привык к машине, то ли механизм разработался, но педаль постепенно перестала работать по принципу «вкл-выкл». Хотя претензии к демпферу сцепления, который под сброс газа на низких оборотах позволяет машине дергаться, остались.

Насколько приятным показался мотор, настолько разочаровали тормоза. Педаль твердая, с небольшим ходом, – мне, редактору отдела спорта, такой привод вроде должен понравиться, но в FAW V5 замедление дозировать неудобно ни по ходу, ни по усилию на педали. А при экстренной остановке придется рассчитывать на ассистент торможения, обещанный производителем, – на цепком покрытии продавить педаль до срабатывания антиблокировочной системы непросто.

Рулевое с электроусилителем малоинформативно: усилие на баранке вязкое, не меняется с поворотом. А если повернуть руль градусов на тридцать и оставить его в таком положении, то V5 так и будет ехать по дуге, – для адекватного самовозврата колес неплохо бы поменять кастер. Такие особенности отбивают желание резко маневрировать, хотя шасси кажется крепко сбитым – неровности любого разумного калибра проходит исправно, пусть и жестковато.

В целом с недостатками FAW V5 можно смириться – если бы не существовало той же нескладной «Гранты» с более привлекательной ценой, широким выбором комплектаций и развитым сервисом. ЗР

FAW V5

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Длина×ширина×высота, мм	**4245×1680×1500**
Колесная база, мм	**2425**
Колея спереди/сзади, мм	**1440/1420**
Снаряженная/полная масса, кг	**995/1375**
Топливо/запас топлива, л	**A95/45**
Расход топлива: загородный цикл, л/100 км	**5,6**

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,5 л; 75 кВт/102 л.с. при 6000 об/мин; 135 Н·м при 4400 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/многорычажная; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/барабанные; шины – 175/65R14.


Заводной моторчик, подходящие для России подвески.


Специфические тормоза и управляемость, среднее качество сборки.



Полуторалитровый моторчик вял на низких оборотах, но динамичен наверху. Емкость батареи всего 45 А·ч.

Большая погрузочная высота, фальшпол из тонкой ДВП и перегородка за задним диваном... Много на FAW V5 не увезти, да и грузоподъемность всего 380 кг.





При очевидном прогрессе китайские авто никак не избавятся от досадных проколов. В этой ценовой категории конкурентов немного, но они предпочтительнее.

ХОД КОНЕМ

Представительская модель с удлиненной колесной базой | **Производство** Корея | **В России** осенью 2013 г. | **Цена** 4 млн руб. | **Автор** Максим Гомянин

Он не только большой и просторный, но и задиристый! Седан, претендент на наш Золотой Пегас, прорубает дорогу в класс, где безраздельно правит немецкая «большая тройка», «Лексус» да подыгрывают «британцы». И если раньше можно было отнестись к этим попыткам с иронией, то сейчас впору удивиться.

«Эквус» с удлиненной колесной базой способен служить и рабочим кабинетом, и капсулой для релаксации. По сравнению с обычным седаном пространство для ног пассажиров выросло на 376 мм. Справа – место босса. Здесь царство электрорегулировок. А если хочется еще больше простора, нетрудно придвинуть к торпедо переднее кресло и сложить его спинку. В подлокотнике мини-бар, под рукой россыпь кнопок управления различными системами, на окнах шторки.

Развалился в кресле – и, кажется, время остановилось. Но нет, швейцарские часы Inners & Lister в центре торпедо настойчиво отсчитывают минуты. Пора примериться и к месту водителя.

Тихо завелся мотор, преднатяжитель ремня безопасности галантно прижал тело к спинке. Большие габариты машины заставляют все время быть внимательным. К счастью, в «Эквусе» четыре камеры, обеспечивающие обзор на 360 градусов. Изображение с каждой можно вывести на монитор отдельно, если особого внимания потребует, к примеру, правый борт. Плывя по асфальту, лимузин бережет седоков, не досаждая раскачкой. Всё во благо хорошему настроению и безопасности топ-менеджера! На ветровое стекло выводятся данные о скорости, подсказки навигации. А когда электроника решит, что автомобиль пересек сплошную, раздается ненавязчивый звуковой сигнал.

Богато и шикарно! Но, сравнивая с ощущениями, подаренными в свое время конкурентами, понимаю: в немецких машинах есть что-то неосязаемое. И это «что-то» почти мгновенно западает в сознание и подвигает выложить крупную сумму с улыбкой на лице. «Эквусу» этого шестого чувства недостает. Корейцы дотянулись до очень высокого технического уровня (подробнее – ЗР, 2013, № 8). Но, чтобы на равных конкурировать с лидерами, самодвижущийся экипаж нужно еще наделить душой. ЗР

Hyundai Equus Limousine

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Параметр	Значение
Длина×ширина×высота, мм	5460×1900×1495
Колесная база, мм	3345
Колея спереди/сзади, мм	1616/1633
Объем багажника, л	474
Снаряженная масса, кг	2125
Разгон 0–100 км/ч, с	6,4
Максимальная скорость, км/ч	240
Топливо/запас топлива, л	А95/77
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	12,5

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, V8, 32 клапана, 5,0 л; 316 кВт/430 л.с. при 6400 об/мин; 510 Н·м при 5000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: заднеприводная; А8.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/многорычажная; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 245/45R19, 275/40R19.


Максимум комфорта на потраченный рубль.

Хотелось бы праздника не только для тела, но и для души.



У панели приборов «супервижн» с диагональю 12,3 дюйма классическая графика.



Самое комфортное место – сзади справа. У кресла регулируется наклон спинки и подушки. Под боксом разместили холодильник. Подставка для поддержки ступней (фото справа) опустится вниз, стоит только нажать соответствующую клавишу.



На руле появились кнопки управления мультимедиа, борткомпьютером и телефоном. Данные о скорости и навигации проецируются на ветровое стекло. В центре установлены новые аналоговые часы.

Hyundai Equus Limousine – один из самых доступных «стретчей» на рынке. Вариант для тех, кто не хочет переплачивать за имидж, но желает максимум комфорта.



В спинки передних кресел интегрированы крупные мониторы.



Температура воздуха в заднем ряду и интенсивность обдува выводятся на дисплей, размещенный на торце туннеля.



После рестайлинга стало меньше хрома, светодиодным фонарям изменили дизайн, а спицы колесных дисков теперь напоминают лопасти турбин.

МЕНЬШЕ И ЛУЧШЕ



Шины Michelin X-Ice North 3 | **Производство** Россия, Италия, Венгрия | **В продаже** с сентября 2013 г. | **От** 4500 руб. | **Автор** Сергей Мишин

Буквально с первых метров они удивляют комфортом, а точнее бесшумностью. В городском режиме шипов практически не слышно; кажется, будто на машине стоят мягкие «скандинавки». За городом, при увеличении скорости, шум все же появляется, но не такой сильный, которым обычно грешат «шиповки».

Управляемость довелось оценить на озерном льду, причем в сравнении с конкурентом – «Нокиан-HKPL 8», у которой шипов в два раза больше. После нескольких кругов уже невозможно понять, на каких шинах едешь. Достаточно цепкий разгон, поведение в повороте без неожиданностей, уверенное торможение. Но самое главное – баланс сцепных свойств между разгоном, торможением и прохождением поворотов у них очень схожий.

Количество шипов у «Икс-Айс Норт» третьего поколения уменьшилось со 130 до 98, тем не менее, по заверениям производителя, характеристики шины улучшены. В частности, торможение на льду стало на 10 процентов эффективнее.

За счет чего? Изменена форма шипа, сохранившего алюминиевый корпус и свой вес: теперь у него основание увеличенного диаметра. Такое более надежно фиксирует шип, минимизируя угол его отклонения при больших нагрузках. Это, в свою очередь, стабилизирует усилие зацепления. Еще один «бонус» более прочной заделки – ходимость шипа увеличена на 25%. При этом сечение твердосплавной вставки по-прежнему классической круглой формы. Круглый сердечник обеспечивает, во-первых, стабильное сцепление во всех направлениях и, во-вторых, стабильность характеристик шины в процессе эксплуатации.

Место расположения каждого шипа окружено маленькими отверстиями-карманами, чья задача принять в себя снежную пыль и ледяную крошку, очищая лед в пятне контакта. Под основаниями шипов уложена термоактивная резиновая смесь, меняющая свою твердость в зависимости от температуры. В тепле она более мягкая, что позволяет шипам при контакте с асфальтом углубляться в резину, снижая разрушающее воздействие. При низких температурах резиновая смесь становится в несколько раз тверже, увеличивая усилие прокола льда.

Шашек в протекторе новинки стало больше за счет уменьшения их размера. В итоге число кромок, цепляющихся за снег и лед, возросло более чем на 10%. Расположение шашек шевронное (выступают наружу через одну), что делает плечо более зубастым, а значит, улучшает проходимость в глубоком снегу и помогает более уверенному выезду из колеи. Новое соотношение натурального и синтетического каучуков в смеси протектора улучшило сцепление на мокрой дороге и увеличило ресурс шины.

Одно из нововведений, очень полезных для наших плохих дорог, – спиральные нити каркаса повышенной прочности сделали боковину покрышки более стойкой к ударам о дорожные препятствия.

В этом году шины «Мишлен Икс-Айс Норт 3» выходят на рынок и будут доступны в 31 размере – от 185/65R15 до 255/35R20. ЗР



Резиновая смесь меняет характеристики твердости при разных температурах, благодаря чему шип работает наиболее эффективно.



РАСТЯНУТОЕ УДОВОЛЬСТВИЕ

Длиннобазная версия «Порше-Панамера» | **Производство** Германия | **В продаже** с июля 2013 г. | **От** 6 593 000 руб. | **Автор** Юрий Тимкин

КИТАЙСКИЙ ЭКСПРЕСС

Помню, лет пять назад, еще до дебюта «Панамеры», разговорился с сотрудником «Порше», работающим в Китае. Он прогнозировал, что Поднебесная станет важнейшим рынком сбыта: «Здесь столько миллионеров!». Правда, тут же посетовал: мол, многие из них не имеют водительских прав и нанимают шофера. Оригиналы даже умудрялись разъезжать на задних креслицах 911-й модели. Смех смехом, но вскоре в модельном ряду производителя спорткаров появилась «Панамера», ставшая хитом как раз благодаря успешным продажам в Китае. Именно ради этой публики компания решилась на выпуск версии с удлиненной колесной базой!

От стандартной машины растянутая (ее обозначают «Экзекьютив») отличается разве что задними дверями. Зато понять, что перед нами новая «Панамера», просто: от прежних вытянутых фар с зигзагом в нижней части отказались в пользу классических овальных. Увеличили площадь воздухозаборников в переднем бампере. Заднюю дверь избавили от номерного знака – он перекочевал на бампер. Фонари тоже другие – с эффектной (и эффективной) светодиодной начинкой. Вроде мелочи, но этого хватило, чтобы обновленная «Панамера» смотрелась более гармонично и породисто.

ВЫТЯНИТЕ НОГИ!

Колесная база у «Экзекьютива» увеличена на 150 мм. Из них 120 мм пошли на пространство для ног задних пассажиров. Не почувствовать разницу невозможно! На раздельных креслах (сплошного дивана нет в принципе) чувствуешь себя по-барски. Тут тебе и электрорегулировки, и подогрев с вентиляцией, и пульт управления «погодой» (климатическая установка только четырехзонная), и доводчики в дверях, и шторки на окнах. Правое переднее кресло, кстати, посредством электропривода можно отодвинуть от себя подальше – как в представительских седанах.

Но в нюансах «Панамера» все же недотягивает до стандартов S-класса и 7-й серии. Аэродинамические шумы сильнее, чем хотелось бы. Высокие анатомические передние кресла со встроенным подголовником начисто перекрывают обзор вперед – за такой «перегородкой» неуютно.

Скорей за руль! Здесь никаких изменений – роскошь высшего класса дополняется спорткаровским духом. Удобное кресло принимает меня как родного, а через мгновение





Оформление передней части салона оставили прежним – оно выглядит вполне актуально.

VIP-пассажиры могут настраивать собственную «погоду», регулировать электроприводами положение сиденья. Можно даже отодвинуть кресло переднего пассажира.

Такого запаса пространства во втором ряду «Порше» отродясь не бывало!





Длиннобазную модификацию (она на переднем плане) можно опознать только по удлиненным задним дверям

На «Порше» рассчитывают, что версию «Экзекьютив» будут использовать для представительских целей.

спина и затылок припечатываются к нему так, что впору отскребывать! Иначе и быть не могло: я еду не просто на «Панамере», а на топ-версии «Турбо». Ее темперамент и прежде сражал наповал, а сейчас стал еще горячее. Ведь мощность после модернизации выросла до 520 л.с. (плюс 20 «лошадок»). И как здорово, что маршрут пролегает по безлимитному баварскому автобану. Здесь-то автомобиль и производит самое сильное впечатление: в ответ на резкое открытие дросселя при 250 км/ч он рывком бросается вперед…

При этом ни один мускул на лице не дрогнет – машина, несмотря на накрапывающий дождь, ведет себя стабильно, как при городских скоростях. А еще благодаря удлиненной базе она держит прямую крепче стандартной версии. Правда, в скоростных поворотах вполне ожидаемо оказывается чуть менее проворной.

ПРОЩЕ И ЛУЧШЕ

А теперь машина попроще. Если прежде «Панамеру» с шильдиком *4S* снабжали 4,8-литровым атмосферным V8, то теперь в ее распоряжении 3-литровая битурбо-«шестерка». Несмотря на меньший объем, мощность выше – 420 л.с. (тоже плюс 20 сил). Есть и добавка крутящего момента, который доступен в более широком диапазоне оборотов. В общем, закономерно, что по скоростным показателям эта версия ушла вперед. Она охотнее ускоряется в любом из режимов и тратит меньше топлива. Мне 4S показался даже более гармоничным и приспособленным для повседневной жизни, чем свирепый «Турбо».

И все же немного жаль, что в «Порше» избавились от атмосферного V8. Неужели и они переходят к тактике даунсайзинга? «Действительно, наступает эпоха наддувных моторов», – объяснил мне представитель компании. – Но от старой доброй «восьмерки» мы отказываться не собираемся. Рассчитанная на пуристов версия GTS остается в программе, причем ее мощность доведена до 440 л.с.! Длинной базы ей не положено – она ориентирована сугубо на водителя. Да не простого, а фаната скорости».

Эти слова не могут не радовать. Значит, на «Порше» не всё еще решают маркетологи. В погоне за новыми рынками немцы не забывают и о том, что автомобиль должен дарить удовольствие от вождения. А новая «Панамера» его не просто дарит, но еще и растягивает!

Данные производителя

Модель	Porsche Panamera	
	4S Executive	Turbo Executive
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	5165/1931/1425/3070	
колея спереди/сзади	1656/1646	1656/1646
Объем багажника, л	1445–1263	432–1250
Снаряженная масса, кг	2000/2485	2070/2560
Время разгона 0–100 км/ч, с	5,0	4,2
Максимальная скорость, км/ч	286	305
Топливо/запас топлива, л	А98/100	
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	12,4/7,3/9,0	14,9/7,8/10,3
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация/число клапанов	V6/24	V8/32
Рабочий объем, $см^3$	2997	4806
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	309/420 6000	382/520 6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	520 1750–5000	700 2250–4500
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	Р7	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	на двойных поперечных рычагах/многорычажная	
Тормоза: спереди и сзади	дисковые вентилируемые	
Размер шин: спереди, сзади	255/45R19, 285/40R19	255/45R19, 285/40R19



Лишняя длина не убавила характера. Это по-прежнему «Порше».

Бесподобная динамика и управляемость



Еще чуть-чуть, и «Порше» начнет собирать лимузины…



ТРОЙНОЙ ТУЛУП

Шины Nokian HKPL 8, HKPL R2 и HKPL R2 SUV | **Производство** Россия, Финляндия | **В продаже** с сентября 2013 г. | **От** 6390, 5690 и 11 170 руб. соответственно | **Автор** Сергей Мишин

От одного из испытателей финской фирмы я услышал: «Раньше улучшения в наших шинах можно было почувствовать только с помощью замеров. А вот насколько HKPL 8 лучше «семерки», я ощущаю собственной пятой точкой».

Эти слова стали ответом на мои размышления о необходимости обновить зимнюю «Нокиан». В самолете, направляясь в заполярный городок Ивало, я как раз думал о том, что шипованная «семерка» и фрикционная «эрка», лидирующие на рынке зимних шин, вроде бы нестарые – так какой смысл их заменять? Да и что можно улучшить? Возможно, продолжал я размышлять, финны сделают лишь небольшой шажок вперед – слегка повысят и без того высокие сцепные свойства…

На деле у HKPL 8 на льду «небольшой шажок» оказался хорошо ощутимым улучшением сцепления. Но больше всего меня покорил баланс продольного сцепления и поперечного, которым

НОВЫЙ СКАНДИНАВСКИЙ ЗАКОН О ШИПАХ

В Северной Европе с 1 июля этого года ужесточен закон, ограничивающий износ дорожного покрытия. Количество шипов на погонный метр окружности легковой шины не должно превышать 50 штук, вес шипа ограничен 1,1 г, выступание над протектором – 1,2 мм, а давление шипа на дорогу – 120 Н. По сравнению с ранее действовавшими нормами количество шипов должно быть уменьшено. К примеру, для шины размером 195/65R15 или 205/55R16 теперь установлен максимум в 99 шипов против прежних 130.

Однако появилась своеобразная лазейка. Соблюдать все эти ограничения необязательно, если износ дороги шипами укладывается в заданные нормативы. Проверяют это специальным тестом. Машина проезжает по контрольным гранитным кубикам, вставленным в асфальт, 200 раз одной стороной (двумя испытуемыми колесами) при скорости 100 км/ч и столько же раз – другой. Шины перед этим тестом должны быть обкатаны пробегом 300 км.

Кубики (со стороной около 50 мм) взвешивают до и после теста (предварительно их промывают и сушат до определенной влажности). Потеря в весе каждого кубика после 400 наездов шиной размера 195/65R15 или 205/55R16 не должна превысить 1,1 г. Если уложиться в эту норму, количество шипов можно не уменьшать.

РЕВОЛЮЦИОНЕР HKPL 8



Значительное улучшение сцепления на льду и снегу достигнуто увеличением количества шипов практически на треть (в 205/55R16 их 190 против 130 ранее). Это стало возможным благодаря сочетанию двух обстоятельств. Первое – принятие новых норм для шипованных шин в Скандинавии, которые позволяют при дружелюбном отношении покрышки к дорожному покрытию не ограничивать количество шипов в ней. Второе – разработка фирмой «Нокиан» шипа нового поколения: он на 20% легче прежнего, имеет мягкую амортизирующую подложку, ограничивающую давление на твердых покрытиях.

В протекторе с новым рисунком увеличено число шашек и ламелей-разрезов, что дополнительно улучшило сцепление на снегу и льду. Сами ламели выполнены в версии 3D. При повышенных нагрузках на асфальте они замыкаются, делая шашки более жесткими, улучшая курсовую устойчивость и реакции на руль. Жесткая центральная зона протектора также работает на курсовую устойчивость и вдобавок улучшает тормозные свойства на асфальте.

Протектор выполнен из новой резиновой смеси, содержащей больше рапсового масла и натурального каучука. Она улучшает сцепление на мокрой дороге и снижает сопротивление качению, позволяя расходовать меньше топлива.

Усиленный брекер-подложка позволяет шине катиться легче и мягче, не замечая мелких неровностей.

В этом году новинка появится в 50 размерах – от 175/70R13 до 255/35R20. Плюс не боящееся проколов исполнение «ран флэт» в девяти размерах.



Новые шипы на 20% легче прежних и снабжены мягкой амортизирующей подложкой.

не могла похвастаться предыдущая модель. А еще понравились четкие реакции на любом покрытии – от снега до асфальта – и понятная, прогнозируемая управляемость. Характер шины стал более дружелюбным и менее требовательным к уровню водительского мастерства. Заряженный «Ауди» с отключенной системой стабилизации на озерном льду мог не только ехать в мягких глубоких скольжениях,

СУПЕРЭКОНОМ HKPL R2

Основная «фишка» этой шины – инновационная резиновая смесь Cryo Crystal. В ней также повышено содержание масла сурепки (разновидность рапса) и натурального каучука, что способствует сохранению эластичности даже при очень низких температурах и дополнительно снижает сопротивление качению. Кроме того, в массу добавлены жесткие сверхпрочные частицы, выполняющие роль микрошипов.

Ламелей в протекторе стало больше, это помогает лучше цепляться за снег и лед. Дополнительные элементы протектора (зубцы и когти против слякоти) способствуют самоочищению на снежной каше и улучшают сцепление при торможении.

Ламели-насосы, убирающие воду из пятна контакта, унаследованы от прежней модели, но увеличены в размерах и более эффективно работают на влажном льду.

Многослойное строение протектора (нижние слои жестче, верхние – мягче) обеспечивает высокое сцепление со снегом и льдом, хорошую курсовую устойчивость и незамедлительные реакции на асфальте. Этому же способствует жесткое центральное ребро протектора без разрезов.

Модель доступна в этом году в 46 размерах – таких же, как у HKPL 8.



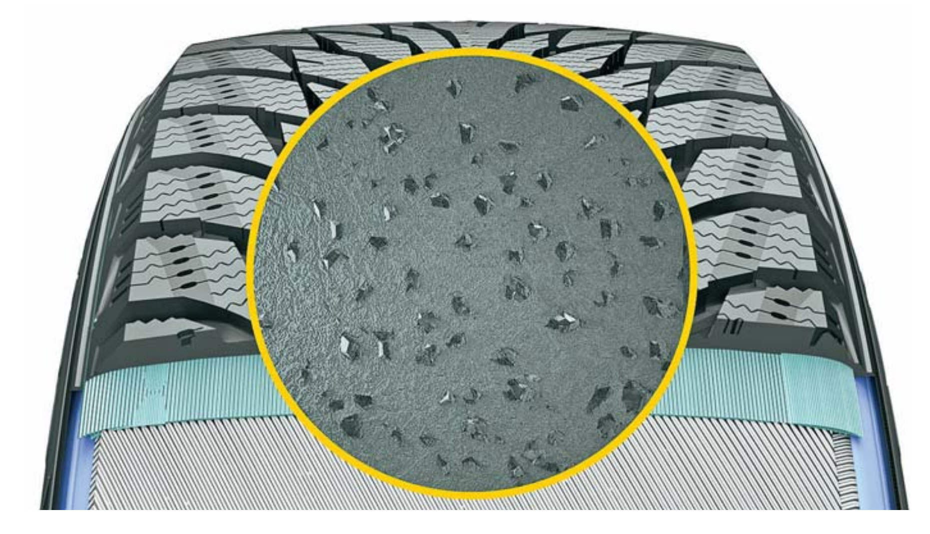
КРОССОВКИ R2 SUV

Эти шины повторяют идеологию и нововведения легковой модели R2 – смесь с увеличенным содержанием силики, рапсового масла, натурального каучука и вкраплениями микрошипов. Частое ламелирование и ламели-насосы с увеличенными камерами для сбора воды улучшают сцепление на снегу и льду, в том числе влажном. Дополнительные элементы протектора (когти и зубцы) помогают сбросить с протектора слякоть и добраться до более твердого покрытия.

Схожее решение с многослойной резиной протектора гарантировало отличное сцепление на разных покрытиях, хорошую курсовую устойчивость на асфальте, повышенный уровень комфорта и низкое сопротивление качению.

В этом году будет продаваться в 20 типоразмерах: от 235/75R15 до 255/55R19. Позже количество вариантов увеличат до 47, а диаметр – до 21 дюйма.





В массу добавлены жесткие сверхпрочные частицы, выполняющие роль микрошипов.

но и выдавать продольные и поперечные ускорения, достойные настоящего раллийного автомобиля на боевой резине.

Фрикционная «эрка» второго поколения, которая и в первой жизни была лучшей по этому показателю, поразила легкостью качения. Кажется, что машина катится сама. Газ можно нажимать совсем чуть-чуть. Сцепление на снегу и льду очень высокое, реакции четкие, незамедлительные, в скольжениях все понятно и надежно, шанс потерять управление совсем небольшой. На асфальте же шины – почти летние по поведению.

Модель SUV понравилась высоким уровнем комфорта: шины катятся тихо и мягко. Высокие сцепные свойства позволяли носиться по льду, присыпанному снегом (для фрикционных шин это самые сложные дорожные условия), не теряя контроля над машиной. Особенное удовольствие я получил от мягких боковых скольжений и от того, как четко и вместе с тем надежно управляется «Ауди-Q5» на новых покрышках. ЗР

БЫСТРО И РОВНО

Трехдверный «Сеат-Леон» нового поколения | **Производство** Испания | **В России** с сентября 2013 г. | **Цена** не определена | **Автор** Вадим Крючков



Три двери «Леона» вместо пяти – лишь на первый взгляд пустяковый повод для разговора. Речь не о банальной замене нескольких кузовных деталей – новая платформа MQB от «Фольксваген – Ауди груп» дает большую свободу при создании модификаций. «Леон SC» отличается от простого «Леона» не только количеством дверей – он меньше! Колесная база короче на 35 мм, вдобавок автомобиль на 13 мм ниже. И это еще не всё: изменения коснулись задней части. У трехдверки больше наклон заднего стекла, а значит, изменены кузовные детали кормы.

Общая платформа подразумевает, что у «Леона» структура кузова, гамма двигателей, кинематика шасси такие же, как у «Фольксвагена-Гольф», «Ауди-А3», «Шкоды-Октавия». Что же тогда делает «Сеат»? Примерно сорок процентов компонентов спроектировано в Испании. Например, интерьер и светотехника – собственной разработки. Да и общая кинематика подвески не должна вводить в заблуждение. Характеристики амортизаторов, жесткость пружин и стабилизаторов поперечной устойчивости, сайлент-блоки подвески испанцы подбирают сами. И то, что «Леон SC» по управляемости отличается, скажем, от «Фольксвагена-Гольф», – вполне закономерно.

Нас, жителей России, конечно, интересует адаптация к местным условиям. «Леон» намотал немало километров на зимних полигонах Скандинавии, но этим дело не ограничилось. В марте-апреле нынешнего года автомобиль тестировали в России. Какие последовали коррекции? Машины для нас будут комплектовать защитой картера и колесами не более 17 дюймов. Испанцы модернизировали и подвеску. Клиренс увеличен на 15 мм, изменены характеристики пружин и амортизаторов. Специалисты фирмы подчеркивают: у «Леона» собственный пакет для плохих дорог, не такой, как у собратьев по концерну VAG. При этом испанцы старались не растерять в ходе адаптации фирменную управляемость.

На ходу результаты стараний построить на платформе MQB самую горячую машину заметны. Радуют плотное шасси и электроусилитель, который можно переключить в спортивный режим. Причем тяжесть, которой наливается баранка, по субъективным ощущениям, гораздо естественнее, чем у машин других марок. Внятно работают тормоза – усилие на педали такое, какое и должно быть при динамичной езде. И все же не покидает ощущение, что автомобиль, точнее его шасси, получился горячее двигателей. С одной стороны, малые крены и точная рулежка, с другой... Удалось прокатиться на бензиновых моторах – 1,4 л мощностью 140 л.с. и 1,8 л с отдачей в 180 сил. Хорошие движки, достаточно резвые, но уж больно ровные, без эмоций. Чувствуется в них холодный немецкий расчет и соответствие экологическим нормам. Завертелась турбина – поехали. Быстро, но ровно. Эх, где она, эпоха подхватов! Нынешние моторы стали неестественно «резиновыми». И, честно говоря, я не стал бы переплачивать за самые мощные версии: на наших дорогах вполне хватит и 120 «лошадок».





Seat Leon SC FR

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Длина×ширина×высота, мм	4228×1810×1446
Колесная база, мм	2601
Колея спереди/сзади, мм	1549/1520
Снаряженная/полная масса, кг	1211/1730
Объем багажника, л	380
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,2
Максимальная скорость, км/ч	210
Топливо/запас топлива, л	A95/50
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	6,4/4,5/5,2

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, P4, 16 клапанов, 1,4 л; 103 кВт/140 л.с. при 6000 об/мин; 250 Н·м при 1500–3500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; М6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/связанные рычаги; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 225/40R18.



Привлекательная внешность, азартная управляемость, элегантный салон.



В гамме двигателей только бензиновые с турбонаддувом.

Из всей гаммы двигателей в нашу страну будут поставлять только бензиновые 1,2-, 1,4- и 1,8-литровый, их мощность от 86 до 180 л.с. И будьте уверены, поклонники марки, – новый трехдверный хэтчбек явно быстрее «леонов» предыдущего поколения.

Подрезанный снизу руль – типичная деталь в заряженных машинах группы «Фольксваген».

Короче база – теснее салон. Но трехдверному хэтчбеку этот недостаток можно простить.



Хотя бы потому, что на 110 кг легче. Да и моторы стали мощнее. Добавьте сюда шасси с азартной управляемостью и симпатичный внешний вид. По-моему, достаточно аргументов, чтобы выбрать автомобиль испанских кровей. ЗР

В «Леоне» есть страсть. Прекрасный выбор для тех, кому по душе яркие автомобили.



Корма трехдверки основательно переработана, хотя и сохранила общий стиль.



В ШАГОВОЙ ДОСТУПНОСТИ

Очередной «Ховер» компании «Грейт Уолл» | **Производство** Китай | **В России** с осени 2013 г. | **От** 499 000 руб. | **Автор** Сергей Канунников | **Фото** Константин Якубов

Удивительное, хотя и вполне объяснимое свойство китайских автомобилей: в каждой новой модели мы пытаемся найти черты чего-то уже знакомого. «Ховер-М4» (на других рынках он называется «Хавал», о чем свидетельствует надпись на пороге) похож на какой-то иной примерно так же, как многие современные авто.

ДОГНАТЬ И ПОДОГНАТЬ

Желание «Грейт Уолл» догнать мировых лидеров вызывает уважение. Тем более результаты налицо – машина собрана достаточно аккуратно. Материалы отделки, правда, не лучшие. Но ведь базовая версия стоит всего-то 499 000 рублей. Правда, у нее нет кондиционера, борткомпьютера и даже магнитолы.

У меня же машина за 588 000 рублей: здесь цветной сенсорный дисплей, разъемы для современных носителей информации, кожаный руль. До максимальной комплектации за 596 тысяч не хватает лишь люка, подогрева сидений и автоматического климата.

И все же большой монитор и колесики регулировки вентиляции и отопления да и агрессивно-зеленые символы на панели приборов неуловимо напоминают музыкальные центры рубежа 1990-х. В общем, задачу «догнать» пока рано считать окончательно решенной.

Подогнать под себя водительское место непросто, оно явно рассчитано на низкорослых. Руль регулируется лишь по высоте, причем в очень небольших пределах. Как ни садись, левую ногу, снимая со сцепления (у него, кстати, очень нечеткая грань между рабочим ходом и свободным), приходится неудобно сгибать. Сиденья короткие, узкие и плоские (но сойдут для неспешной езды.) Ну а ждать простора на заднем диване или объемного багажника от автомобиля длиной менее 4 м просто несерьезно.

ПО ХОДУ ДЕЛА

Включающийся в пробках вентилятор системы охлаждения каждый раз словно старается напомнить о своей нелегкой доле – обиженно и громко подвывает, а для пущей убедительности передает в салон заметную вибрацию.

Натужность свойственна не только ему. Вроде бы 99 «лошадей» (мотор хорошо знаком по другим «грейт уоллам») для небольшого автомобиля – достаточно, но ведут они себя словно пони. Причем недокормленные и плохо ухоженные. Двигатель

В этой комплектации есть даже камера заднего вида.

Розетки и разъемы AUX и USB.

А вот бардачок. Или ящичек?



Дорожный просвет 220 мм, но полноприводной версии нет.

Рослый пассажир на заднем диване долго путешествовать не захочет. Невысокому будет удобно.

Багажник совсем небольшой. Но спинка дивана складывается.





Great Wall Hover M4 – городской кроссовер переходного периода. От китайских автомобилей, к которым мы привыкли, – к тем, которые предстоит узнать.

крутится неохотно, а на попытку набрать более 3500 об/мин отзывается таким возмущенным ревом, что быстро отбивает вкус к подобным экспериментам. У пешеходного перехода перед довольно крутым подъемом я сбросил скорость километров до двадцати и воткнул вторую. Дудки! Взобрался только на первой, с натужным воем мотора и грустными мыслями о нагрузке на сцепление.

В общем, в рваном московском ритме с бесчисленными ускорениями и замедлениями (последнее упражнение, кстати, дается «Ховеру» лучше – тормоза приличные) ездить непросто. Часто дергать не самый точный рычаг переключения передач надоедает. Хочется расслабиться и ехать неспешно, игнорируя презрительные взгляды и некорректные порой действия московских водителей.

Так что же, «Ховер М4» – недорогой автомобиль для неспешного дачника? Лишь отчасти. Дорожный просвет аж 220 мм, но полный привод не предусмотрен. По шоссе ехать резво не хочется. Ближе к 90 км/ч «четверка» начинает неприятно плавать, а корректировать ее невесомым и неинформативным рулем неудобно. (Закралась даже мысль о перекачанных шинах. Проверил – давление в норме.) А еще руль у новой машины стоит неровно. Может, дело в неверных углах установки передних колес?

Опять же при такой неоднозначной управляемости подвеска вовсе не мягкая, на мелких неровностях машина заметно вздрагивает.

Продвинулся ли «Грейт Уолл», создав «Ховер М4», вперед? Да, но очень ненамного. Эта машина осталась в шаговой доступности от предыдущих попыток китайцев. Скажете, цена божеская? Полмиллиона по нынешним временам – не такая уж маленькая сумма… 

ЧТО МОЖНО КУПИТЬ ЗА 588 000 рублей



«Лада-2113» вместе с «Ладой-Гранта», обе в самой простой комплектации.



«Ямаха Y2F-R6», 0,6 л, 123,7 л.с.



«Мерседес-Бенц Е 240» (W211), 2003 г., 2,6 л, 177 л.с.



Дом в Александрове, 100 км от Москвы, 40 м², участок 5,5 сотки.

Great Wall Hover M4

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Длина×ширина×высота, мм	3961×1728×1617
Колесная база, мм	2383
Колея спереди и сзади, мм	1481
Объем багажника, л	337/1251
Снаряженная/полная масса, кг	1181/1481
Максимальная скорость, км/ч	170
Разгон 0–100 км/ч, с	12,9
Топливо/запас топлива, л	А92/45
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	8,2/6,5/7,6

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,5 л, 73 кВт/99 л.с. при 6000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/упругая балка; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые, шины – 205/60R16.

Симпатичен снаружи. Неплохо собран салон.

Явно не хватает динамики и доводки шасси.



ПРЕТЕНДЕНТ НА ТРОН

Электрический суперкар «Ауди» | **Производство** Германия | **Продажи** не планируются | **Автор** Кирилл Милешкин

Приставкой «трон» в Ингольштадте одарили уже почти полтора десятка концепт-каров. Среди них есть электромобили, подзаряжаемые гибриды и модификации на метане. Серийные версии многих уже на подходе, однако «трон» на базе родстера R8 в продажу точно не попадет, а станет основой для совершенствования электропривода. Но мне выпала возможность не только узнать технические подробности.

СПОРТСМЕН С ПОДЗАРЯДКОЙ

«Ауди-R8 e-трон» по всем параметрам достоин звания флагмана марки. Он, кстати, совсем не «кваттро» – привод только на заднюю ось. Зато с двумя электромоторами – по одному на каждое колесо. В сумме они выдают 380 л.с. и 820 Н·м крутящего момента. Не слишком внушительно для суперкара, однако классическое упражнение «от нуля до сотни» расставляет всё по местам – 4,2 секунды. А дальше разгон завершается очень быстро, уже на 200 км/ч, ведь на такой скорости заряд батарей тает молниеносно. С педалью в полу «е-трон» не проедет и получаса. Энергичные заезды по треку это подтвердили: на четверти «бака» машина прошла около 20 км. Но если никуда не гнать, а, наоборот, всячески экономить, то «е-трон» проедет вполне приличные 215 км.

Блок аккумуляторов на 48,6 кВт·ч расположен позади сидений и вдоль центрального туннеля пола. Весят батареи «Панасоник» целых 577 кг! Кроме того, сюда надо приплюсовать обслуживающие их дополнительные системы, ведь батареи наиболее эффективно работают лишь в узком диапазоне температур – от 20 до 30 ºС. Поэтому их снабдили жидкостной системой терморегуляции, выбирающей один режим работы из 43 заложенных в ее электронный мозг. Причем в «Ауди» нашли способ компенсировать излишнюю массу – каркас кузова изготовили полностью из алюминия и карбона. Похожее решение мы уже видели в гибриде «Фольксваген-XL1» (ЗР, 2013, № 4). Да что каркас! Электрическое купе роднят с бензиновым R8 только девять деталей – двери, стёкла, наружные зеркала да пороги,

Вместо салонного зеркала установлен монитор со скоростной видеокамерой.



На месте тахометра – указатель мощности, выдаваемой в данный момент.



все остальное сделано с нуля. В результате электромобиль вышел тяжелее серийного купе лишь на две сотни кило.

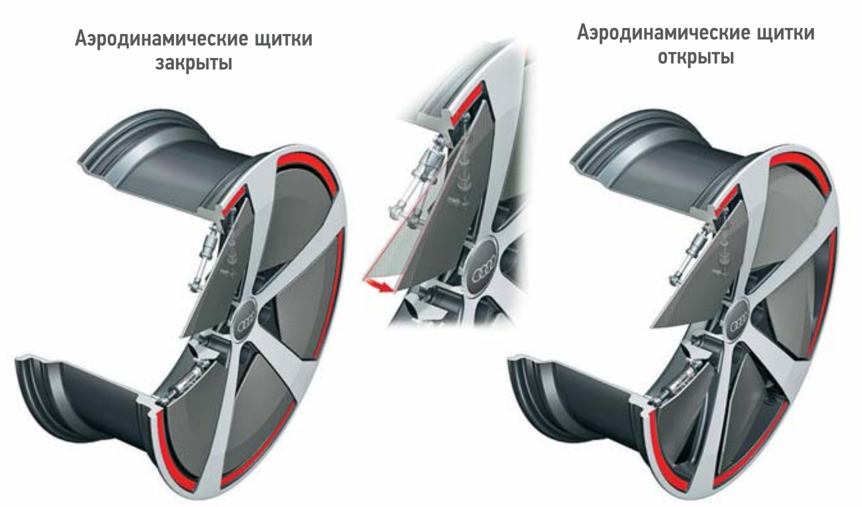
Для полной зарядки от бытовой сети машине требуется от 12 до 14 ч. Много, но в перспективе появятся станции повышенной мощности – они справятся с задачей за час.

ТРОЛЛЕЙБУСНАЯ ТЯГА

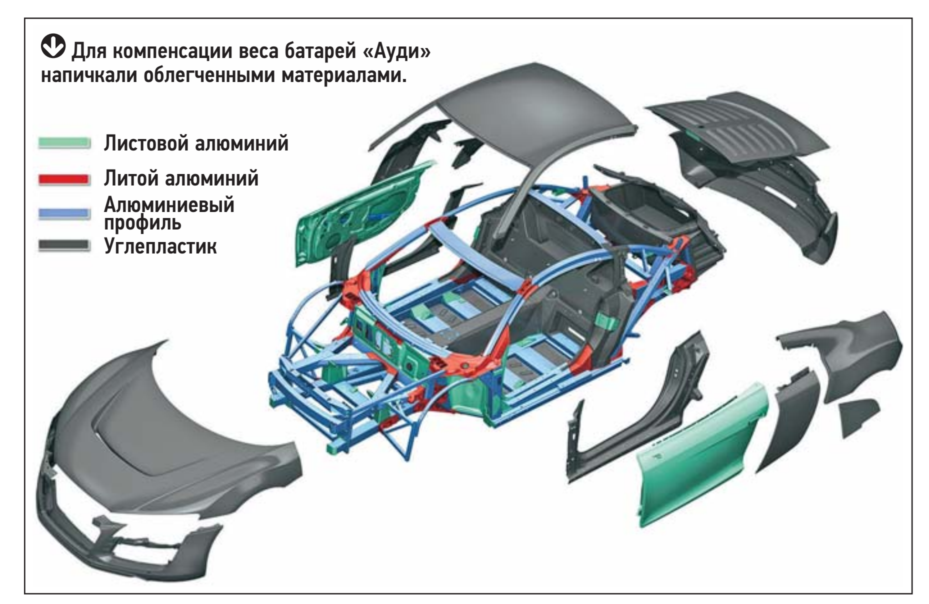
«И вот со всей этой ерундой мы попытаемся взлететь», – повторял я концовку известного анекдота, выруливая из ангара бывшего берлинского аэропорта Темпельхоф к размеченной конусами трассе на летном поле. На первый круг уходим, выбрав в меню настроек самый мирный и экономичный режим. Вместо воинственного рыка V8 или V10 за спиной только ровное гудение электромотора. Но после первой же связки поворотов, которую потяжелевший, но не потерявший форму «Ауди-R8» пишет просто на загляденье, ты уже не обращаешь внимания на условности – он едет!

«Е-трон» обут в шины «Континенталь» с пониженным сопротивлением качению. Они у́же стандартных покрышек бензиновых версий и рассчитаны на скорость 210 км/ч. Но в быстрых виражах визг резины все равно слышишь редко. Двигатели, индивидуальные для каждого колеса, дарят широчайшие возможности управления тягой. К примеру, в поворотах на внешнее колесо принудительно передается

На скоростях свыше 50 км/ч открытое пространство колесных дисков закрывают аэродинамические щитки.







Для компенсации веса батарей «Ауди» напичкали облегченными материалами.

В «Ауди» разрабатывают технологии беспроводной зарядки. Но возникающее в ходе этого процесса электромагнитное поле опасно для живых организмов. Поэтому забравшаяся под машину кошка вызовет автоматическую остановку зарядки. Зверюшка выживет, а владелец обнаружит утром неработоспособную батарею.



больший момент и выходит, что машина сама подруливает кормой.

Еще один плюс электрического привода – максимальная тяга с момента касания педали газа. Здесь инженерам не пришлось думать, как победить турбояму или повысить скорострельность коробки передач. Впервые сев в «е-трон», я удивился, увидев знакомые лепестки ручного управления трансмиссией, но здесь они лишь задают интенсивность рекуперации. В максимуме машина ощутимо замедляется сама, стоит только отпустить акселератор. Правда, в боевом режиме езды рекуперацией вряд ли можно будет воспользоваться: об экономии энергии говорить смешно, а перегреть штатные карбоново-керамические тормоза практически невозможно.

Каждый из десяти «R8 e-трон» обошелся компании более чем в миллион евро. И ни один не поступит в продажу. Хотя лично я уверен: в мире нашлись бы желающие выложить энную сумму за интересное техническое ноу-хау. Но пока им придется подождать. Или обратиться к конкурентам – вот «Мерседес», кстати, уже предлагает серийный электрический SLS... ЗР

Электромобиль с повадками классического бензинового суперкара – пока диковинка. Но видного места в элите достоин по праву.



ТВЕРДОЕ С ЖИДКИМ И ГАЗООБРАЗНЫМ

В конце текущего года европейцам предложат двухтопливный хэтчбек «Ауди-А3 g-трон». Под полом в задней части кузова разместили два баллона из композитных материалов, вмещающих по 7,2 кг метана. На газовом топливе машина проезжает более 350 км. В городском цикле отличий от бензинового аналога не заметить, хотя за городом 1,4-литровому TFSI недостает сил: в битопливной версии он выдает всего 110 «лошадей». Немного раздражает сонный характер системы «старт-стоп». Она будит двигатель только при нажатии на акселератор, а не когда отпускаешь тормоз. Зато при взгляде на оба указателя топлива сразу просыпается страсть к дальним путешествиям. В придачу к автомобилю «Ауди» предлагает оригинальную схему производства синтетического метана (ЗР, 2012, № 12).



Задние тормоза лишены традиционного гидравлического привода. Здесь работает электромеханический исполнительный механизм.



ЭТАЛОН УШЕЛ

Три круга по гоночной трассе на новом «Рено-Клио RS» | **Производство** Франция | **В России** с 2014 г. | **Цена** не определена | **Автор** Вадим Крючков

Renault Clio RS

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

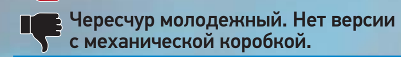
Длина×ширина×высота, мм	**4090×1732×1432**
Колесная база, мм	**2589**
Колея спереди/сзади, мм	**1504/1500**
Снаряженная/полная масса, кг	**1204/1711**
Объем багажника, л	**300/1146**
Разгон 0–100 км/ч, с	**6,7**
Максимальная скорость, км/ч	**230**
Топливо/запас топлива, л	**А95/45**
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	**8,1/5,1/6,3**

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,6 л; 147 кВт/200 л.с. при 6000 об/мин; 240 Н·м при 1750 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/связанные рычаги; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 205/40R18.

Быстрый, резкий, спортивный, модный.



Чересчур молодежный. Нет версии с механической коробкой.

Для поклонников быстрой езды предыдущий «Рено-Клио RS» был почти эталоном спортивного автомобиля. Атмосферный 2-литровый мотор мощностью за 200 лошадиных сил, механическая коробка передач, спартанский в целом салон. С обычных дорог на гоночную трассу? Как пионер, всегда готов!

И вот RS нового поколения стоит в боксе трассы «Москоу Рейсвей». Позвольте, а где педаль сцепления? Почему под капотом «дутый» мотор объемом 1600 см³? И зачем салон полон модных штучек и догружен мультимедийной системой? Такова жизнь, любители активного пилотажа. Пал последний бастион – скупую машину нынче трудно продать. Новый «Клио RS» уже не волк в овечьей шкуре. «Шкурка» соответствует требованиям времени, вполне конкурентоспособная. Но не буду тянуть – тот, кто читает эти строчки, прежде всего хочет знать другое. Сохранил ли преемник дух, присущий автомобилям «Рено спорт»? Есть ли за парадными цифрами мощности и крутящего момента ощущение драйва, какое давала машина предыдущего поколения?

В состоянии покоя поводов для придирок нет. Плотные сиденья, приятное рулевое колесо, широкий диапазон регулировок. Старт с места тоже радует.

Для светофорных гонок машина вполне пригодна. Улыбаюсь. Да, удовольствие активному водителю гарантировано. Но вот конец прямого участка, торможение… Так и хочется снять правую руку с руля и положить на рычаг коробки передач, а нога исправно давит пол в том месте, где должна быть педаль сцепления. Увы, передачи вниз исправно втыкает бездушный автомат.

И вот мы с «Клио RS» на дуге. Всё хорошо, но как трудно вести автомобиль тягой. По субъективным ощущениям, ее то мало, то чересчур много. Понимаю, дело во мне – непривычный автомобиль на неприкатанной трассе. Сюда бы «старушку» с механикой и атмосферным мотором – было бы легче.

Пока разобрался, пока привык и стало что-то получаться, положенные



три круга кончились. Пора в боксы. Да и тормоза уже просят пощады – появились вибрации. Похоже, им досталось еще до меня.

Впечатления двоякие. Новый «Клио RS» – безусловно, выдающийся автомобиль: и нос многим конкурентам утрет, и родовые черты сохранил. Но это уже не тот бескомпромиссный аппарат, к которому привыкли владельцы заряженных «рено» предыдущих поколений. Условия мини-теста не позволили разобрать новинку по косточкам, но мы обязательно сделаем это. В следующем году начнутся поставки горячего хэтчбека в Россию. И ждет «Клио» визит на трассу «Смоленское кольцо», где состоится встреча с одноклассниками и, конечно, с RS предыдущего поколения – эталоном. ЗР

1. Салон теперь совсем молодежный. И экранчику модному место нашлось.

2. Сиденья по-прежнему удобные. Хотя бы эта фирменная черта сохранена.

3. Спортивно и одновременно прикольно. Подрулевые лепестки автомата – слабое утешение тому, кто любит щелкать передачи вручную.



ПОГОНЯ ЗА ГИТАРОЙ

Bentley Flying Spur образца 2013 г. | **Производство** Великобритания | **В России** с сентября 2013 г. | **От** 10 751 000 руб. | **Автор** Михаил Гзовский



Ох уж это хобби... Зачем, зачем только я заглянул в Интернет?! Вот теперь мучаюсь соблазном купить гитару мечты, а до нее без малого 500 км! Или это немного для безлимитного автобана и почти столь же безлимитного «Бентли-Флаинг Спур»? На все про все у меня десять часов.

ВЫХОД В СВЕТ

Вот она, голубая мечта любого автомобилиста. Седан цвета «серебряное озеро» благородно дремлет в потемках подземной парковки. Подъем, ваше превосходительство! Простите, сэр, что нарушаю ваш покой, но у нас впереди напряженный день. Жало ключа ныряет в личинку у левого дефлектора вентиляции, давлю стальную кнопку, затерявшуюся на лакированных эвкалиптовых просторах центральной консоли, и «Флаинг Спур» открывает веки.

Первые секунды пробуждения W12, кажется, заставили вжаться в асфальт всех стальных обитателей паркинга: стрелка тахометра повисает на 3000 об/мин, двигатель грозно вздыхает шестью литрами объема, угрожающе присвистывая турбонагнетателями. Ну будет, будет тебе пугать маленьких!

Едва трогаемся, как саранчой заливаются парктроники. Выезд из гаража затянулся на добрых десять минут – шепотом вворачиваю 5,2-метровую громадину в коварные 90-градусные повороты, на цыпочках



Перед вами одно из 17 исполнений интерьера. Каждую деревянную панель изготавливают вручную, затрачивая на это до 72 часов.

Элегантный элемент с налетом ретро – утапливаемые металлические грибки, перекрывающие вентиляцию.

Два 10-дюймовых LCD-монитора в передних подголовниках в сочетании с беспроводными наушниками позволяют боссу абстрагироваться от внешних раздражителей.

21-дюймовых покрышек крадусь по пандусу с третьего подземного уровня. Едва благородный профиль выныривает на улицу, как движение вежливо притормаживает. Спасибо, господа, я вас не задержу: легкое касание акселератора – и в полном безмолвии 2,5-тонная махина достигает разрешенных в городе 50 км/ч. Прочь из тесных объятий европейской разметки, из этого мотоциклетного ада, подальше от выворачивающих шею зевак!

НИЧЕГО ЛИШНЕГО?

Пустынные пригородные дорожки позволяют расслабиться и наконец-то оглядеть интерьер. Здесь более 600 новых деталей по сравнению с машиной предыдущего поколения образца 2005 года. От нее остались разве что солнечные козырьки, ручки, подлокотник да пара кнопок на консоли. Я утопаю в шикарном кресле с 14 электрорегулировками, а каждый взгляд в салонное зеркало заднего вида выхватывает логотип на подголовниках второго ряда. Неужели я так и «проработаю» всю дорогу шофером? Хотя в том-то и кайф «Бентли», что взять управление на себя не зазорно и хозяину машины!

Короткий пит-стоп, и я восседаю сзади. От назойливых глаз прячусь за шторками – естественно, тоже «электрическими». Зачем посторонним видеть, как босс расправляет ноги и заглядывает в нутро подлокотника? Здесь, в 9-литровом холодильнике, стынет бутылочка игристого. А рядом возлегает пульт, помогающий командовать навигацией, климатом и аудиосистемой. В моем экземпляре имеется и поставляемый на заказ фирменный блок коммуникации (Bentley Connectivity Unit) – он дает точку доступа WiFi и 64 Гб встроенной памяти.

И все же оборудование лишь подчеркивает роскошь интерьера. Игра света и тени ему только на пользу – ни один глянцевый «фотошоп» не способен передать ощущение шика, растворенное в этом концентрате кожи, алюминия и дорогого дерева. Его фактуру подбирают с не меньшей тщательностью, чем в мастерских, где

При достижении 195 км/ч седан приседает передней и задней осями на 5 и 10 мм соответственно, затем еще на 8 и 13 мм – уже после 240 км/ч.

рождаются дорогие гитары… Стоп! Который час? На инкрустированном в переднюю панель хронометре «Брайтлинг» полдень, время прибавить темп!

НИЧЕГО ЛИЧНОГО

Справа мелькнуло перечеркнутое ограничение «130 км/ч». Простите, господа, я спешу. Нет, это не погоня из голливудского боевика, главный герой которой расталкивает плечами прохожих. Скорее кадр светской хроники: так перед королевой Елизаветой почтенно расступаются поданные. «Флаинг Спур» действительно умеет летать. Причем настолько естественно и грациозно, что набор скорости совершенно незаметен. Судите сами: 4,6 секунды – и на спидометре 100 км/ч; еще 4,9 секунды – и 200-километровый рубеж преодолен! «Шпора» – сегодня самый мощный седан в гамме «Бентли», превосходящий по динамике даже более дорогой «Мюльсан».

Самолетный подхват даже с 200 км/ч гарантируют 625 «лошадей», приходящих на все четыре колеса посредством 8-ступенчатого автомата ZF. Что там творится на максимальных 322 км/ч? Честно, не проверял. Но вот быстрее 260 км/ч ехать страшно, потому что… совсем не страшно!



Этот 6-литровый мотор уникальной конфигурации W12, наиболее мощный в линейке «Бентли», выдает 625 л.с. при 6000 об/мин и 800 Н·м, доступных с 2000 об/мин. Двигатель не нов – его ставят и на «Континенталь GT», – однако перенастроен в угоду отзывчивости на низких оборотах. Вместе с тем мощность выросла на 15 л.с., выброс CO_2 уменьшен на 13% – до 343 г/км, а расход топлива снижен до 14,7 л/100 км. Модернизированная трансмиссия передает крутящий момент в соотношении 60:40 в пользу задних колес. При необходимости электроника перебрасывает назад до 85% тяги либо вперед – до 65%.

Если бы не смазанный пейзаж и попутные тихоходы, подумал бы, что «плетусь» около 160. А ведь, несмотря на галантность, какой-нибудь зазевавшийся подданный может ненароком выползти передо мной в левый ряд для обгона!

Скорость незаметна, во-первых, потому, что у машины самолетная же плавность хода – передняя и задняя пневмоподвески отныне мягче, причем в любом из четырех положений, задаваемых водителем. Пожалуй, лишь сильные порывы ветра способны покачнуть ее могучее тело, и в этот момент я чувствую легкую недостачу усилия на руле. В целом же – королевское курсовое спокойствие.

Во-вторых, в салоне пугающе тихо – подвеска перенастроена и в угоду звукопоглощению, этому же служит легковесный аэродинамический подпол. Все без исключения стекла – с дополнительной звукоизоляционной прослойкой. Двери рассчитаны инженерами заново, усилены и тоже снабжены дополнительными уплотнителями. Коэффициент аэродинамического сопротивления уменьшен до C_x = 0,29. На 12 дБ умерен голос выпускной системы.

Наконец, в-третьих, «Бентли» и вибрации – понятия несовместимые.

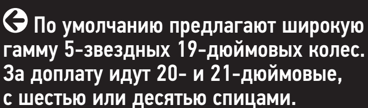
> **Bentley Flying Spur – один из самых быстрых... способов потратить состояние!**

Цветовых решений кузова на выбор более... ста! Мало? Тогда за исполнение ваших капризов примется придворное ателье «Маллинер».

«Бентли» сравнивает светодиодные ходовые огни, опоясывающие биксенон, с бриллиантами. Правда похоже?







По умолчанию предлагают широкую гамму 5-звездных 19-дюймовых колес. За доплату идут 20- и 21-дюймовые, с шестью или десятью спицами.

В темноте обновленную «шпору» не перепутать благодаря эллипсам габаритных огней, тоже на светодиодах.



Кузов машины сделали жестче на 4%; крышка багажника выполнена из полимерного материала; капот и передние крылья алюминиевые. Причем последние гнут по космической технологии – нагревая до 500° с последующим формованием сжатым воздухом.

«Флаинг Спур» остается лимузином на любой скорости. Даже при 250 км/ч в нем запросто можно читать газету или слушать приглушенную музыку – 8-канальное усиление каждой гитары гарантировано. Ага, вот и цель – музыкальный супермаркет! Менеджмент, конечно, удивляется клиенту в джинсах и кедах, прикатившему на голубом «Бентли». Но скидку на желанный инструмент все равно дает. «Да-да, перед вами рок-звезда, вы ее просто не узнали», – шучу я с продавцами, а они смущенно хлопают глазами.



Быстрее – только на самолете!

Слишком благороден, чтобы марать колеса о дорожную грязь.

Полтысячи километров дались мне менее чем за четыре часа. И это был едва ли не самый легкий забег на длинную дистанцию в моей автомобильной жизни. Обратно мы с «Бентли» ехали уже не так быстро. Хотя… я не уверен. Время в «шпоре» пролетает со огромной скоростью! ЗР



Технология «FULL POWER» – ядро моторных масел LUKOIL GENESIS

ИЗМЕНЕНИЕ СТРУКТУРЫ РОССИЙСКОГО ПАРКА АВТОМОБИЛЕЙ, УВЕЛИЧЕНИЕ КОЛИЧЕСТВА СОВРЕМЕННЫХ МАШИН НЕИЗБЕЖНО ПОДТАЛКИВАЮТ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ К ПЕРЕОРИЕНТАЦИИ НА СМАЗОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ БОЛЕЕ ВЫСОКОГО КАЧЕСТВА. КОМПАНИЯ ЛУКОЙЛ ПОРАДОВАЛА РОССИЙСКИХ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ И ПРОФЕССИОНАЛОВ ПОЯВЛЕНИЕМ НОВОГО МОТОРНОГО МАСЛА **LUKOIL GENESIS**.

«Родился» этот продукт в Финляндии на заводе, который в 2005 году приобрел ЛУКОЙЛ. Ранее предприятие принадлежало компаниям-партнерам TEBOIL и SUOMEN PETROLI. После прихода ЛУКОЙЛа значительно увеличился ассортимент производимой продукции. С апреля 2013 года начали производить масло LUKOIL GENESIS - специально для России.

Масла LUKOIL GENESIS – это серия полностью синтетических масел для сервисного обслуживания самых современных автомобилей. Разработанная международной командой ученых технология





FULL POWER значительно повышает эксплуатационные свойства моторного масла, помогая двигателю работать с максимальной отдачей и со значительной экономией топлива. Заливая это масло в свой автомобиль, вы можете быть уверены, что двигатель легко заведется даже при низких температурах и не пострадает в самых жестких условиях.

Широкая линейка моторных масел LUKOIL GENESIS полностью соответствует самым высоким требованиям мировых автопроизводителей и взыскательных автовладельцев. Масла одобрены авторитетными отраслевыми организациями - Обществом автомобильных и авиационных инженеров (SAE), Американским институтом нефти (API), Европейским союзом автомобильных производителей (ACEA), Ассоциацией автомобильных инженеров России (ААИ).

«Моторные масла LUKOIL GENESIS – это общее название премиальных продуктов, каждый из которых имеет свои индивидуальные особенности. Масла LUKOIL GENESIS A3/B4 5W-30 и 5W-40 обладают отличными моющими, антиокислительными и антикоррозийными свойствами.

Основным преимуществом масла LUKOIL GENESIS A5/B5 5W-30 является значительная экономия топлива. Эти масла также способствуют легкому запуску двигателя при низких температурах.

Всесезонные моторные масла LUKOIL GENESIS PREMIUM характеризуются низким содержанием серы, фосфора, сульфатной золы. Они полностью совместимы с современными системами очистки выхлопных газов и обеспечивают защиту двигателя от износа в жестких условиях городского цикла.

Низкотемпературной прокачиваемостью и адаптацией к эксплуатации двигателей в области высоких нагрузок отличаются масла LUKOIL GENESIS FE», - рассказывает заместитель генерального директора ООО «ЛЛК-Интернешнл» по развитию Андрей Стрехов.

На производстве работает специальная лаборатория, которая после утверждения той или иной рецептуры тщательно контролирует как исходные материалы, так и конечный продукт.

Масла LUKOIL GENESIS, продажа которых началась сначала в Европе, а затем в России, отличают высочайшие стандарты качества. Допуск к использованию GENESIS в рамках WTTC (Чемпионат мира по шоссейно-кольцевым гонкам среди легковых автомобилей) – лучшее свидетельство высокого качества рецептурных разработок ЛЛК. В компании следят за новейшими мировыми разработками в двигателестроении, включая повышение рабочей температуры двигателя и уменьшение его объема.

Столь высокий уровень доверия мировых производителей позволяет ЛУКОЙЛу активно развиваться и как поставщику смазочных материалов для конвейерной заливки. Так в 2012 году результатом этой работы стали подписанные контракты на поставку масел серии «LUKOIL GENESIS FE» на автосборочные предприятия по производству автомобилей Opel, Chevrolet в Калининграде и на завод по производству двигателей GM Powertrain Uzbekistan в Ташкенте. В сотрудничестве с техническими специалистами компании Renault разработано новое масло «LUKOIL GENESIS RN 5W-40» для поставки на первую заливку в двигатели Renault на ОАО «Автоваз».

Моторные масла LUKOIL GENESIS прошли испытания в западных сертификационных центрах на двигателях DaimlerChrysler, BMW, Volkswagen, MAN, Volvo и других и были одобрены к применению.

Ну а найти эти высококачественные масла в России можно на крупных сетевых станциях технического обслуживания.


ЛУКОЙЛ
LUKOIL GENESIS.
ДЛЯ ПОРОДИСТЫХ ЛОШАДЕЙ!
LUKOIL
МОТОРНОЕ МАСЛО
GENESIS
FULLY SYNTHETIC MOTOR OIL
PREMIUM
5W-30
4L
SN/CF
Синтетическое моторное масло LUKOIL GENESIS разработано международной командой ученых и инженеров только с одной целью – соответствовать самым высоким требованиям мировых автопроизводителей и взыскательных автовладельцев.
УТОЧНЯЙТЕ В АВТОРИЗОВАННЫХ СТАНЦИЯХ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ
реклама



Новые модификации пикапа и грузопассажирского фургона | **Производство** Германия | **В продаже** «Амарок Каньон» с декабря 2013 г., «Кросс Кэдди» с июня 2013 г. | **От** 807 800 руб. | **Автор** Максим Гомянин

ВАМ, ЭКСТРАВЕРТЫ!

ОРАНЖЕВОЕ НАСТРОЕНИЕ

Стоит бросить взгляд на «Фольксваген-Амарок», и на нем уже жалко ехать по раскисшей грунтовке. Уж больно красив кузов в медно-оранжевом металлике (цвет Copper Orange доступен только в этой модификации). Впрочем, как и салон, «обернутый» в светлые тона. Такая роскошь больше подходит седану бизнес-класса, нежели утилитарной модели. Покупателям «Амарока» предлагают выделиться, и, думаю, они не станут этому сопротивляться.

У апельсинового «Фольксвагена» среди всех существующих модификаций пикапа наиболее богатое оснащение. Есть и помощник спуска с горы (Hill Descent Assist), работу которого я проверил, загнав яркую машину на горную лесную просеку. Нажимаю кнопку включения системы и отпускаю все педали. «Каньон» медленно, но предсказуемо сползает со склона. Работающая на скоростях до 30 км/ч электроника рождает ощущение, что машина едет сама по себе, превращая меня в наблюдателя. Но на особо крутых спусках ей все же надо помогать, работая педалью тормоза. Иначе, несмотря на угол въезда 28º, бампер или защита двигателя пикапа повстречаются с землей. У меня так и случилось. Негромкий «бум» заставил быть внимательнее.

Выбираюсь на трассу, и здесь 180-сильный турбодизель показывает себя во всей красе. Тяговитый мотор бодро разгоняет «Амарок Каньон» на автобане, давая понять, что и на твердом асфальте он в своей стихии. В качестве альтернативы этому двигателю предложат 140-сильный дизель с крутящим моментом 340 Н·м, доступным уже при 1600 об/мин.

Грузовая платформа (1555 мм в длину и 1620 мм в ширину) площадью 2,52 м² позволяет размещать европоддоны (1,2×0,8 м) поперек кузова. А хардтоп вместе с запираемым бортом защитит груз от посторонних глаз. Правда, пока неизвестно, смогут ли россияне его заказывать. Вот черного глянца на дугах нам точно не видать. Немцы боятся, что в наших условиях краска облезет. Скорее всего, детали окрасят матовым покрытием, более стойким. С ценой пока тоже не определились, но ориентировочно она стартует с 1 500 000 руб.

Volkswagen Amarok Canyon

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Длина×ширина×высота, мм	5254×1954×1834
Колесная база, мм	3095
Колея спереди/сзади, мм	1647/1647
Снаряженная/полная масса, кг	1975/2820
Разгон 0–100 км/ч, с	10,9
Максимальная скорость, км/ч	179
Топливо/запас топлива, л	ДТ/80
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	10,1/7,3/8,3

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р4, 16 клапанов, 2,0 л; 132 кВт/180 л.с. при 4000 об/мин; 420 Н·м при 1750–2250 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; М6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – на двойных поперечных рычагах/зависимая рессорная; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/барабанные; шины – 255/60R18.


Он, как и прежде, не боится плохих дорог


Не все опции доступны в России, а светлый салон легко испачкать

Оранжевый цвет петляет тонкой прострочкой на сиденьях «Фольксвагена-Амарок Каньон» и округляет обрамления дефлекторов вентиляции. В салоне главенствуют светлые тона – редкость для отделки утилитарного пикапа.



Рядом с рычагом коробки передач кнопка, включающая ассистент спуска с горы.

Хардтоп и износостойкое полимерное покрытие пола доступны только как опции.

Систему освещения также предлагают в качестве дополнительного оборудования.



Обвес и яркий цвет сделали из работяги «Кэдди» довольно стильный семейный автомобиль.

Volkswagen Cross Caddy

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Длина×ширина×высота, мм	4428×1794×1856
Колесная база, мм	2681
Снаряженная/полная масса, кг	1552/2280
Разгон 0–100 км/ч, с	13,0
Максимальная скорость, км/ч	168
Топливо/запас топлива, л	ДТ/60
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	6,6/5,2/5,7

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р4, 16 клапанов, 1,6 л; 75 кВт/102 л.с. при 4400 об/мин; 250 Н·м при 1500–2500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; А7.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/рессорная; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 205/55R17.


Оказывается, «Кэдди» может удивить, и прежде всего шустрым мотором


Вседорожные возможности опять только в названии

УНИСЕКС

«Русские! – обрадовался человек, когда мы приехали на стоянку гольф-клуба близ Женевы. – Вот машину жене выбираю. Такая, как у вас, ей, по-моему, подойдет».

Действительно, раньше язык не повернулся бы посоветовать даме грузопассажирский «Кэдди», но модификация с приставкой «Кросс» вполне может подойти водительнице – внешность у такого автомобиля заметно интереснее.

В семействе «Фольксваген-Кросс» уже есть «Туран», «Гольф» и «Поло». С последним я познакомился зимой: от обычного хэтчбека «Кросс» отличался не только смелым колером, но также неокрашенным пластиком по нижней части кузова и чуть бóльшим клиренсом. У «Кросс Кэдди» почти то же самое. Красивые 17-дюймовые колеса, ядовито-зеленый окрас (Viper Green), обвес. Подвеска стандартная, но как опцию предлагают полноприводную трансмиссию 4MOTION. Однако четыре ведущих у грузовичка – лишь для того, чтобы увереннее чувствовать себя на асфальте, полноценного проходимца из «Кросс Кэдди» не делают.

Зато оснащению машины позавидуют иные престижные легковушки. Здесь парковочный ассистент, работающий на скоростях до 40 км/ч, круиз-контроль, система удержания автомобиля на склоне, система стабилизации, передние и боковые подушки безопасности… Список внушителен.

Выбор моторов тоже не беден. Гамма бензиновых представлена 1,2-литровыми наддувными агрегатами мощностью 86 и 105 л.с. Из дизелей самыми интересными показались 102-сильный двигатель, который можно заказать с 7-ступенчатым роботом DSG, а также наиболее мощный, 170-сильный агрегат. Первый довольно тяговит и не чурается динамичной езды; расход 7 л/100 км (по борткомпьютеру) – неплохой результат. Второй агрегат вообще ураган! В паре с DSG он заставляет забыть, что управляешь грузовичком. Этому способствует и хорошо настроенная ходовая, наделяющая автомобиль легковой управляемостью.

> **Слово «утилитарный» к новым версиям обеих моделей уже не подходит. Они созданы для тех, кто хочет выделяться.**

Цены на псевдовседорожный «Кэдди» начинаются с 807 800 руб. за грузовую версию и с 956 900 руб. за пассажирскую.

Новые модификации добавляют в гамму обеих моделей некий шарм и порадуют нетривиальным цветом и богатым оснащением. ЗР



По дизайну салона «Фольксваген» определяется без труда. Разбавляет немецкий «орднунг» разве что озорной салатовый цвет обивки сидений и панелей дверей.



Грузовые возможности машины увеличиваем, складывая сиденье второго ряда. В случае чего его надежно удержит мощный стальной упор.



ЧЕТВЕРТАЯ ГРУЗОВАЯ СИМФОНИЯ

Гонки седельных тягачей в России | **Этап** шестой, всего десять | **Дебют в России** 3 года назад | **Автор** и поклонник Сергей Зиновьев | **Фото** Мария Мельникова

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ, ЛИРИЧЕСКАЯ

Утро субботы, тишина. Ветер загадочно гонит по небу хмарь и хмурь. На пустынном асфальте «Смоленского кольца» вдумчиво пасется стайка скворцов. Интересно, что там есть поклевать, кроме резиновых червячков от стертых покрышек? Или местные птицы так эволюционировали, что не мыслят гнездования вне прямой видимости отбойников и поребриков?

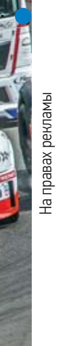
Пробудились первые механики в паддоке, уставленном рядами фур и командных шатров. Без всякого пиетета выкатывают шины размером 22,5 дюйма, словно он самый естественный в природе, обмениваются доброжелательным юмором на нескольких зарубежных языках с применением общепонятных английских слов.

Трибуны пока пусты, еще даже не выставлены на воротах взводы секьюрити, которые затем проверят и прозвонят каждого гостя, чтобы изъять запрещенные предметы (наподобие алкоголя). Массовый ход зрителя начнется часа через два-три. Но некоторые приехали сильно загодя и обосновались палаточными лагерями в окрестных березовых рощах. На нескольких машинах иностранные, совсем иностранные номера. Люди точно знали, куда и зачем едут! И сейчас спокойно подогревают свой завтрак на газовых горелках, ожидая начала шоу.

«Смоленское кольцо» словно специально создано именно для таких, капитальных фанатов-визитеров, принципиально избегающих гостиниц и лишних расходов на ночлег. С трех сторон за ограждением трассы – лес с аутентичными комарами. И поскольку трасса проложена в естественной ложбине, где раньше тек ручей (его бережно спрятали в трубу), то от березок открывается прекрасный вид. Это бесплатные трибуны, причем хозяева трассы изначально так и задумали! И постепенно оснащают их кое-какими удобствами.

Вообще, автодром «Смоленское кольцо» выглядит совершенно инородным образованием на немало







⬆ Немец Йохен Хан (№ 1) и испанец Антонио Альбасет (№ 2) – главные звезды грузового «кольца». И вновь спорят за титул. Бортовые номера говорят об итогах прошлогоднего чемпионата.

⬅ Хан празднует победу в одном из заездов, но по сумме четырех он все-таки немного уступил Альбасету. В середине сезона испанец – лидер чемпионата.

повидавшем теле одноименной области. Громыхая подвесками, пробираешься по типично среднерусским окраинам города Сафоново, вдоль металлобазы; на горизонте маячат трубы гигантского завода удобрений. Ничего такого не подозреваешь, и вдруг за поворотом – гоночный оазис. Пусть он не годится для Формулы-1: трасса узковата, количество стационарных офисов ниже норматива, нет (пока нет!) главной трибуны на 25 тысяч кресел. Но для гонок грузовиков простора хватает!

⬇ С этого ракурса становится чуть понятнее, почему первый поворот не превращается в массовую свалку. Пилоты помимо трассы используют широкие зоны безопасности.





Гонки грузовиков немыслимы без групп поддержки.
Не беремся сказать, чего в паддоке было больше – машин или таких групп.

ЧАСТЬ ВТОРАЯ, ПАТЕТИЧЕСКАЯ

Грузовой чемпионат Европы ни на что не похож. Напомню: специально подготовленные тягачи весят 5 тонн, развивают 1200 сил и 5000 Н·м. Скорость принудительно ограничили: не выше 160 км/ч. Иначе страшно предположить, что могут случайно натворить эти монстры, набирающие сотню быстрее, чем семейный седан. В народе их почему-то прозвали «головастиками». А по натуре они скорее бизоны. В общем, есть в них что-то мистическое. И инфернальное тоже, поскольку Европа не любит шум и количество вылетающих в мир децибелов строго лимитировано.

Породы – в основном МАН и «Рено», хотя встречаются «мерседесы» и капотные «фрейтлайнеры» с одиночными вкраплениями «сканий». На российский этап традиционно приезжают только лидеры чемпионата, кровно заинтересованные в каждом набранном очке. Плюс, конечно же, россиянин Юрий Егоров. Ныне машин набралось чуть меньше обычного – двенадцать. Число, на первый взгляд, невеликое. Но мы-то, посмотрев уже несколько этапов, знаем, что и шести грузовикам порой тесно. Самый умопомрачительный эпизод каждого заезда – групповой вход в первый поворот.

Организаторы чемпионата, похоже, прекрасно это понимали, сочиняя регламенты и расписания стартов. Грузовой уик-энд был бы полноценным даже без гонок поддержки: два боевых заезда в субботу, два в воскресенье, вдобавок в паддоке все время идет развлекательная программа для взрослых и детей, с викторинами и шоу-девушками, одетыми в стиле постиндустриального минимализма в фирменные цвета, скажем, «Кастрол» (м-да, признаю, детям это смотреть скучно). Итого полтора-два-три часа непрерывной движухи, даже если вообще не направлять взгляд в сторону трассы.

Нет, ну а все-таки, как они, эти грузовики, умудряются одновременно пройти первый поворот, не переломав все кабины? Объяснить это, равно как и понять, невозможно. Это просто нереально даже из чисто геометрических соображений, без учета человеческого фактора.

Возможно, этот пытливый зуд и не дает мне из года в год поддаться провокационной мысли насчет того, что гонки грузовиков я много раз видел, а вот безудержный клев голавля на закате прозевать обидно. Снова выбираю «Смоленское кольцо» и ничуть потом не жалею. Представляете, в четырех заездах четыре разных победителя! Часто ли в современных гонках такое увидишь?

С годами стал уверенно различать пилотов не только по бортовым номерам и инородным фамилиям – Хан, Альбасет, Вршецки, Ойстрах, – но и в лицо! Отчасти потому, что гонщики здесь в большинстве своем опытные, а группа лидеров модифицируется очень плавно.

Возможно, скоро созрею – загружу в багажник палатку и горелку и двину в чешский Мост. Кажется, это ближайшее после Смоленска место проведения этапа. Хотя, встретив однажды на обочине самой западной российской трассы болельщика из Тюмени, приехавшего с рюкзачком на мотоцикле, перестаешь удивляться собственным порывам.

ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ, ГЕРОИЧЕСКАЯ

Прием европейских гонок по-прежнему требует больших организаторских усилий. Ничто не дается легко. Да, у фирм,





Россию представлял Юрий Егоров. В грузовых гонках он пока новичок, но поддержку трибун получал достаточно шумную. И набрал первые зачетные очки в турнире.

Норберт Киш выиграл первый субботний заезд, а затем наступила расплата. К слову, уже не первый раз МАН венгра «разобрали» именно на «Смоленском кольце».

поддерживающих грузовой чемпионат, сейчас к нам большой рыночный интерес. Но, если им не помочь правильно подать себя большой публике, они быстро найдут другое, не менее важное и перспективное направление развития. Трасс и стран, желающих принять крупные гонки, по-прежнему гораздо больше, чем крупных гонок.

За пару лет мы привыкли к тому, что в Россию охотно едут многие гоночные серии, и Формула-1 скоро поставит жирную точку в списке желанных гостей. Но «Смоленское кольцо» было первым, кому удалось завлечь к нам что-то очень серьезное и достаточно раскрученное. Пришлось героически, в муках искать схему преодоления таможенных барьеров (ввоз и вывоз гоночной техники слабо отражен в наших законах и ставит в тупик большинство чиновников). И рассеять там, у них, сомнения – а можно ли вообще с нами работать на долгосрочной основе?

Можно! Но только при условии, что придет зритель. При пустых трибунах гоняться никому не интересно. И потому так важна каждая палатка на краю леса. ЗР

ВРЕМЯ МЕНЯТЬ ИМЕНА

«Рено тракс» полностью поменяла свой модельный ряд | **Производство** Франция | **В продаже** с первого квартала 2014 г. | **Автор** Максим Сергеев



В грузовом мире полная смена модельного ряда – событие редкое. Но грузовое отделение «Рено», объединившись с компанией «Вольво», все же отважилось на это, потратив семь лет работы и 2 млрд. евро. Поменяли всё, включая названия. Если раньше у каждой модели было собственное имя, то теперь – буквенные индексы.

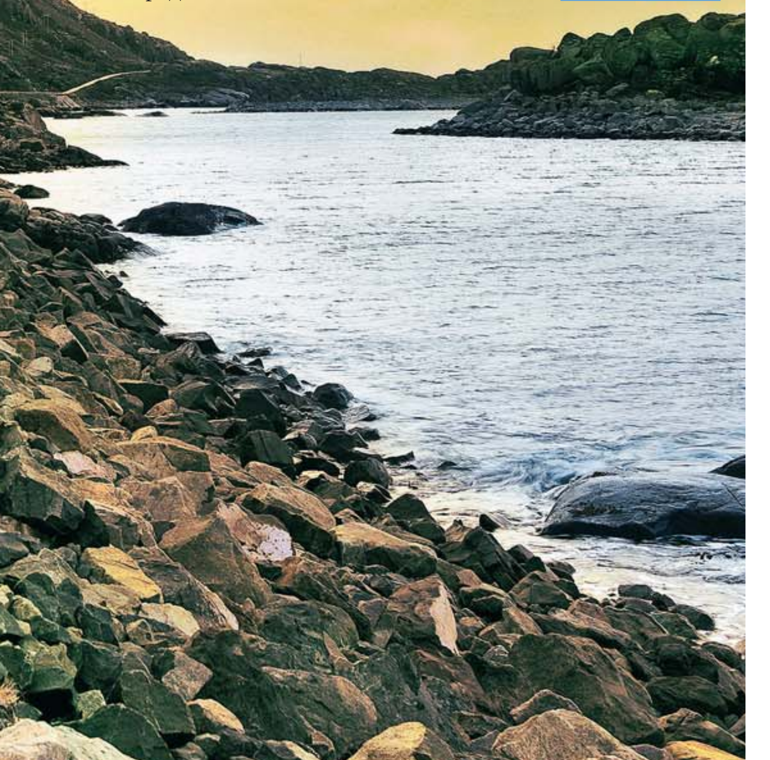
ДАЛЬНОБОЙЩИКИ

Гамма магистральных тягачей теперь называется «Рено-Т». Кабины у них совершенно новые и одинаковые. В прошлом остались кубические формы и тепловозные лестницы «Магнума». Но топовая версия, которая отличается большей (на 200 мм) высотой – от пола до потолка 2130 мм, – сохранила ровный пол (такого нет даже у «Вольво»).

С узнаваемостью у разных версий модели проблемы: надо вглядываться в решетку радиатора, чтобы определить, что за машина перед тобой, – у мощных и дорогих на одну планку больше. Различия есть в комплектациях и наборе функций электронных помощников, а вот интерьеры практически идентичные, причем очень достойные.

Чтобы залезть в высокую кабину, приходится карабкаться по пяти довольно крутым ступеням. Зато здесь встречает роскошное сиденье «Рекаро» на пневмоподвеске, с подогревом и вентиляцией. Мультифункциональный руль регулируется в двух плоскостях.

На презентации все машины были с реновским аналогом шведской автоматизированной коробки передач «I-Шифт» (I-Shift), но под своим названием – «Оптидрайвер» (Optidriver). Управление коробкой вынесено на отдельный подрулевой рычаг на правой стороне колонки. Кроме селектора там же отдельный рычаг ретардера и массивный блок управления мультимедийной системой – возникает ощущение перегруженности. Слева рычаг один, но тоже многостаночник: здесь управление поворотниками, стеклоочистителями, омывателем стекла, а также светом фар. Но это, пожалуй, единственный прокол в эргономике. Стояночный тормоз, как и у «Вольво-FH», управляется большой клавишей на передней панели.





Щиток приборов – 7-дюймовый экран с аналоговыми шкалами по бокам. Стрелочными оставили указатели уровня топлива, давления в тормозной системе и температуры охлаждающей жидкости, а также тахометр. Цифровой спидометр разместился на самом верху панели. Конфигурацию данных, выводимых на экран, можно выбирать.

Естественно, у новых тягачей масса электронных помощников. Полного списка пока не раскрывают, но, судя по всему, чтобы развести «Вольво» и «Рено», на «французах» немного сэкономят.

Еще одно нововведение – полноценный климат-контроль. Естественно, полностью перестроили и зону отдыха. «Магнум» водители любили за потрясающий простор в кабине, а вот стоявший ступенькой ниже «Премиум» в этой номинации не блистал. Новая кабина исправила положение. В ней можно передвигаться в полный рост, есть масса емкостей для багажа и встроенный холодильник под нижней полкой. Все это ожидаемо, но вот раздвижная нижняя полка с пружинным матрасом вышла у́же, чем у конкурентов. Впрочем, отдохнуть на ней можно. Наконец-то тягачи «Рено» получили и полноценную верхнюю полку (раньше здесь было некое подобие гамака). Ее можно поставить вертикально или превратить в еще один вещевой отсек.

Силовая линия новых машин носит надпись *Made in Volvo Group*. Двигатели объемом 11 и 13 л укладываются в нормы Евро-6, диапазон мощностей 380–520 л.с. Однако на машинах можно встретить и моторы под Евро-5 с мочевинной нейтрализацией (технология SCR), переваривающие отечественное дизтопливо.

СТРОИТЕЛИ

Новые машины развели по сегментам. Более легкие, из серии «Рено-С», – наследники модели «Лендер», а «Рено-К» – вседорожного «Керакса». Последним клиенты очень довольны, а потому в новинке сохранили все качества этой модели, дополнив их лишь более комфортабельными кабинами. Они такие же, как у дальнобойной линейки, но в более скромном исполнении. Хотя можно заказать и кабину со спальным местом.

Здесь моторный туннель выступает больше, чем в магистральных версиях, что обусловлено более высокой рамой. Но на недостаток пространства жаловаться не придется – его хватает.

По умолчанию все машины комплектуют автоматизированной трансмиссией «Оптидрайвер» с внедорожным алгоритмом. Однако наши строители редко заказывают на тяжелую линейку автоматизированные коробки: ломаются. В почете механические, но сейчас они – опция.

В остальном серия «Рено-К» по-прежнему рассчитана на самые суровые условия эксплуатации. У грузовика приличный дорожный просвет, мощная стальная защита двигателя и трансмиссии, усиленная рама. Разработчики гордятся, что у полноприводных версий угол въезда составляет рекордные 32º!



На тягачах «Рено» наконец-то появилось полноценное спальное место вверху.

Флагманская кабина, наиболее просторная, – у тягача T-серии. Здесь ровный пол, как у старины «Магнума», но забираться в кабину так же удобно, как и в былой «Премиум».

Модернизированный мотор DTI 11 делают во Франции сразу и для «Вольво», и для «Рено».



Ресиверы помещены в заднем свесе для экономии места на раме.

На всех моделях ходовые огни светодиодные.





«Рено-С» привлекает относительно высокой грузоподъемностью и разнообразием конфигураций. Часть линейки будет поставляться с кабинами от сегодняшнего «Мидлума».

Грузоподъемность грузовиков С-серии – до 22,8 тонны (у моделей с колесной формулой 8×4). Разрешенная полная масса машин K-серии достигает 50 тонн, а масса автопоезда может доходить до 120 тонн. Производитель подчеркивает: автомобили подготовлены для установки различных надстроек, что на 20% сокращает время поставки готовой продукции клиентам.

РАЗВОЗНЫЕ

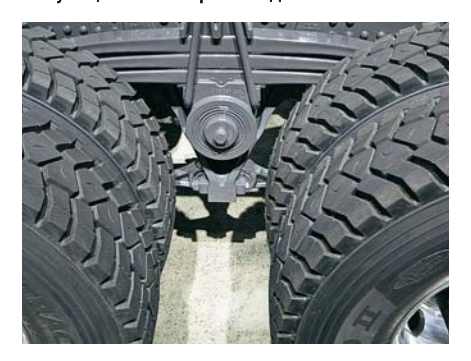
У «Рено-D» три модели – грузоподъемностью от 10 до 18 тонн. Первая версия называется «Уайд» и может весить от 16 до 26 тонн. Модель «Ассесс» с низкопольной кабиной от английских грузовиков «Деннис» предназначена в основном под мусоровозы.

Вскоре это предложение будет дополнено еще одной моделью, которую оценят клиенты, нуждающиеся в грузовиках грузоподъемностью от 3,5 до 7,5 тонны. Ее сделают на базе следующего поколения грузовичков, известных в России как «Ниссан-Кэбстар». Если судить по выставочному прототипу, то с прежней моделью ее роднят только дверные проемы.



Еще одна узнаваемая вольвовская деталь – алюминиевые топливные баки D-образной формы.

В «Рено тракс», так же как и в «Вольво тракс», применяют малолистовые рессоры и необслуживаемые сайлент-блоки в ступицах балансирной подвески.



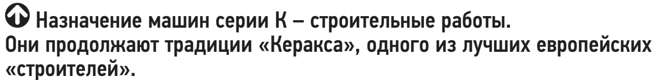
Еще новость: «Рено» и «Вольво» отказались от сотрудничества с компанией «Дойц». Раньше 5- и 8-литровые двигатели этой марки устанавливались на «Рено-Мидлум» и «Вольво-FL/FE»; теперь двигатели свои (DTI 5 и DTI 8), они производятся во Франции и соответствуют стандарту Евро-6.

Низкий расход топлива, свойственный двигателям предыдущего поколения, характерен и для новой линейки. Максимальный крутящий момент развивается уже при 900 об/мин. Экономичности способствует также повышение характеристик нового 4-цилиндрового двигателя до уровня прежней «шестерки».

Модельный ряд получился гармоничным. Но по агрегатной базе он практически идентичен линейке «Вольво» – и возникает резонный вопрос: не станет ли «Рено» отбирать клиентов у головной компании? Нас уверяют – нет. «Французы» будут наверняка дешевле «шведов». Теперь «Рено» спешит запустить производство везде, в том числе и в Калуге.







Назначение машин серии К – строительные работы. Они продолжают традиции «Керакса», одного из лучших европейских «строителей».

«Рено» отказывается от применения коробок передач ZF. Их заменили аналоги от «Вольво».

Эта легкая версия серии D создана при участии компании «Ниссан».

Модельный ряд С – из разряда легких «строителей». Эти шасси максимально подготовлены для установки надстроек.





НА СТРОЙКУ, В СИБИРЬ

Строительные грузовики МАН серии WW | **Производство** Германия | **В продаже** с лета 2013 г. | **Автор** Максим Сергеев



Самая вместительная на сегодня серийная бетономешалка: объем колбы 18 м³.

Настоящий гигант. Способен даже по бездорожью тянуть 120 тонн.



В кризисной Европе спрос на строительную технику мал. Зато в России масштабные проекты заставляют поставщиков расширять линейку машин, предназначенных для стройиндустрии.

Компания МАН маркирует такие машины литерами *WW*, то есть *World Wide*. Это своего рода гарантия особой выносливости и надежности. Отличительные особенности грузовиков – рама повышенной прочности, стальные трехсекционные бамперы, мощные буксирные проушины, повышенная грузоподъемность и защита моторного отсека.

Несомненный интерес представляет бетоносмеситель компании «Либхер» на шасси TGS 41.390 8×4 BB-WW с колесной формулой 8×4. Его полная масса 41 тонна. Геометрический объем колбы равен 18 м³, что позволяет перевозить до 10 кубометров бетона. Не так давно «Даймлер AG» хвастался миксером с рекордными 9,5 куба, а у МАНа уже 10 кубов. Привод бетоносмесителя – от основного двигателя шасси.

Другой объект внимания – полноприводный самосвал TGA 40.410 6×6 BB-WW полной массой 40 тонн, с кузовом «Майллер» объемом 16 м³. Машина подготовлена для суровых условий Крайнего Севера. Уникальная предпусковая система подогревает жидкость в рубашке охлаждения, поддон картера двигателя, аккумуляторный отсек и топливоприемник. В сочетании с применением хладостойких сталей и специальных низкотемпературных материалов это гарантирует надежный пуск и эксплуатацию при температурах до –50 ºС. Завершают картину постоянный полный привод, односкатные шины размера 16R20, пониженная передача в раздаточной коробке и возможность блокировки всех дифференциалов – серьезный потенциал для преодоления слабонесущих и песчаных грунтов.

Седельный тягач MAN TGS 41.480 8×8 BBS-WW
(односкатная ошиновка)

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Масса автопоезда, кг	**120 000**
Нагрузка на ССУ*, кг	**23 000**
ССУ	**JOST 38 3,5''**
Высота ССУ без нагрузки, мм	**1600**
Дорожный просвет, мм	**425**

ДВИГАТЕЛЬ: D2676 (Евро-3), 480 л.с./353 кВт при 1900 об/мин, 2300 Н·м.

ТРАНСМИССИЯ: постоянный полный привод 8×8; коробка передач – ZF 16 S 252 OD с делителем и демультипликатором, 16 передач; 2-дисковое сцепление MFZ 2×400; раздаточная коробка – G252, 2-ступенчатая, с понижающей передачей; блокировки дифференциалов переднего и задних мостов.

**ССУ – седельно-сцепное устройство.*



Ни одна стройплощадка не обходится без ковша-манипулятора. В стесненных городских условиях такой будет кстати.

Полноприводный самосвал МАН 6×6 с односкатными колесами специально готовили для работы на Крайнем Севере.

Ну а самый внушительный в линейке – полноприводный седельный тягач TGS 41.480 8×8 BBS-WW с колесной формулой 8×8. Он предназначен для работы в составе сверхтяжелых автопоездов в непростых условиях.

Внимание к такого рода технике в России тем более оправданно, что на нашем бездорожье альтернативой подобным тягачам выступает только гусеничный транспорт. Ведь полная масса автопоезда, ведомого данной моделью, достигает 120 тонн!

Но одно дело – посмотреть, другое – опробовать в деле. Местом демонстрации новинок стал Дмитровский полигон. Правда, отсутствие дождей сделало испытания не столь показательными, как хотелось бы. Пожалуй, самым сложным участком стал песчаный, вдобавок с препятствиями в виде 6-процентных подъемов. Поскольку большинство грузовиков укомплектовано автоматизированными коробками, то неожиданностей не случилось – все проехали. ЗР

Линейка строительных машин МАН не столь многочисленна, как у конкурентов, однако качеством им не уступает.

40 лет минуло с момента появления на рынке «Фольксвагена-Пассат». Дизайн машины первого поколения создал Джорджетто Джуджаро. За всю историю модели покупателям передали более 20 млн экземпляров семи поколений.



2 секунды потратит на разгон до 100 км/ч «Ниссан GT-R», доработанный в придворной тюнинговой компании «Нисмо». Вариант суперкара с форсированным мотором представят в ноябре на автошоу в Токио. К работе привлекли также подразделение гоночной команды «Вильямс».



БОГАТСТВО БРИТАНИИ

Концептуальный кабриолет на базе «Рейндж-Ровера Эвок» впервые показали пару лет назад в Женеве. Спрос, видимо, оказался приличным, раз компания объявила о старте производства открытого «Эвока» уже в следующем году. Открытая трехдверка окажется на 10–15% дороже собратьев с закрытым кузовом, но не будет отличаться от них технической начинкой.



НАШИ ПОБЕДИЛИ

Команда Университета машиностроения (МАМИ) выиграла проходившие в Барселоне соревнования «Смарт Мото Челлендж». Студенты в течение года проектировали и строили байк с электроприводом, готовили техническую и экономическую документацию. В финале проекты оценивали с точки зрения стоимости и рыночных перспектив, а динамическая часть включала пять различных упражнений. Электромотоцикл MIG-1 из МАМИ признали лучшим по ходовым качествам и в абсолютном зачете. В показательных заездах детище российских студентов оказалось быстрее серийного аналога немецкой компании «Элмото» – спонсора мероприятия.

В СЕМЕЙНОМ ФОРМАТЕ

В начале следующего года «Мерседес-Бенц» выпустит в продажу новое поколение вэнов и фургонов «Виано». В преддверии этого события немцы поделились парой скетчей. Вслед за легковушками и кроссоверами модель наделили фарами с бровями ходовых огней и решеткой радиатора с массивными горизонтальными планками. Интерьер с тремя круглыми дефлекторами по центру и отдельно стоящим монитором нарисован по мотивам свежего «А-класса». Базовым двигателем наверняка станет турбодизель объемом 2,1 л, а бензиновую линейку откроет 1,6-литровый мотор. На вершине гаммы окажется 3,5-литровый V6. В качестве опции предложат 7-ступенчатый автомат.





1208 купе и кабриолетов «Порше-911» собрались на трассе в Сильверстоуне. Мероприятие в честь полувекового юбилея модели организовал производитель совместно с британским клубом владельцев «Порше».



40% общих деталей будет у грядущего поколения «Мазды MX-5» и возрожденного «Альфа Ромео-Спайдер». Оба производителя обещают, что машины получат разные кузова и силовые агрегаты. Родстеры представят в 2015 году.

52 млн евро получил АВТОВАЗ от «Рено» в качестве второй части финансирования инвестиционной программы. Столько же завод получил в прошлом году. Вернуть деньги французам нужно до 1 декабря 2023 года.

НАЙДИ ОТЛИЧИЯ

пока только на родине

Обновленный «Киа-Спортидж» пока представлен только на корейском рынке. Решетка радиатора сменила заурядные прорези на модные ячейки, фонари получили светодиодные секции, претерпел изменения дизайн колесных дисков. Комбинация приборов полностью новая, с разнесенными по краям колодцами, на центральной консоли иной мультимедийный комплекс. Европейскую версию, равно как и информацию о доработках в технической части, рассчитываем увидеть во Франкфурте.



ПАМЯТИ ВЕЛИКИХ

«Бугатти» без устали придумывает всё новые спецсерии «Вейрона». Очередную назвали «Легенды «Бугатти». Она посвящена людям, сыгравшим значительную роль в истории французской марки. Открывает серию Жан-Пьер Вимилль. В 1937 и 1939 годах он принес марке победы в марафоне «24 часа Ле-Мана». «Вейрон Гранд Спорт Витесс», чей мотор выдает 1200 сил, раскрасили в цвета его болида модели «57G Танк», выигравшего гонку в 1937-м, а на антикрыле и в салоне красуется схема исторической трассы. Тираж составит три экземпляра.

К ВЕКОВОМУ ЮБИЛЕЮ

Кузовное ателье «Дзагато» приготовило к столетию бренда «Астон Мартин» две эксклюзивные машины, каждая в единственном экземпляре. Подобно многим другим произведениям искусства, своих владельцев они уже нашли.

Купе «DBS Дзагато» уедет в Японию. Интерьер и техническая начинка «Астон Мартина-DBS» во главе с 517-сильным V12 остались нетронутыми. Новый кузов привлекает непередаваемым ретростилем и оригинальным задним стеклом сложной формы.

В основе второй машины, спайдера для американского ценителя Питера Рида, лежит «Астон Мартин-DB9 Воланте». Открытая версия повторяет стиль купе, отличаясь лишь цветом да отсутствием жесткой крыши.

Подкапотное пространство скрывает тот же V12. Внешняя схожесть, впрочем, нисколько не портит обе машины, которые, вне всякого сомнения, уже сейчас стоят миллионы.



руками не трогать!

КОГДА НАШИ ЖЕЛАНИЯ СОВПАДАЮТ С НАШИМИ ВОЗМОЖНОСТЯМИ

Популярная, всем известная фраза: «В каждом мужчине до старости живет ребенок». Зачастую это действительно так. Многим кажется, что с течением времени они продолжают жить в полной гармонии со своими желаниями и возможностями. Но…. Желания и чувства не стареют, а вот возможности?

Секс – это неотъемлемая часть жизни любого мужчины. И совершенно не важно 20 лет тебе или 50! Когда неудачи в постели случаются все чаще, а любимая женщина перестает интересовать, не думать о проблеме и относиться к происходящему философски, как советуют психологи, просто невозможно.

Заподозрив проблему, мужчина вряд ли будет рассказывать о ней – разве таким поделишься с друзьями?

Следует сразу обратиться к специалисту и не нужно пугаться, услышав диагноз «эректильная дисфункция». Сейчас эта проблема решаема. Нашими учеными разработан уникальный препарат **ИМПАЗА**, который оказывает положительное действие на все составляющие мужской сексуальной жизни.

Лечение **ИМПАЗОЙ** рекомендуется при таких нарушениях, как снижение либидо и эректильная дисфункция. Эффективность данного метода лечения импотенции без хирургических операций доказана многочисленными клиническими исследованиями.

ИМПАЗА является лечебным препаратом, а не стимулятором эрекции – для стабилизации половой потенции рекомендован курс длительностью не менее 12 недель. В зависимости от выраженности эректильной дисфункции частота приема может варьироваться от 1 таблетки через день до двух приемов по таблетке ежедневно, желательно в вечернее время.

Еще одним важным достоинством **ИМПАЗЫ** является тот факт, что этот препарат можно без риска для здоровья сочетать с приемом других лекарств. Нет никаких ограничений. Это особенно важно для кардиологических больных.

ИМПАЗА выпускается в таблетках, которые не нужно запивать водой. Это позволяет придерживаться назначенной терапии в любых условиях, такую таблетку можно принимать совершенно не заметно для окружающих.

Еще одно преимущество **ИМПАЗЫ** в том, что препарат отпускается в аптеках без рецепта врача, т.к. не имеет противопоказаний и побочных эффектов. И цена **ИМПАЗЫ** доступна практически для всех – стоимость одной упаковки не превышает 350 руб.

Сегодня **ИМПАЗА** – один из самых популярных и доступных препаратов.



Перед применением Импазы необходимо проконсультироваться со специалистом. Консультации по телефонам (495) 681-93-00 и (495) 681-09-30 по рабочим дням с 10.00 до 17.00 и на сайте www.impaza.ru. Спрашивайте в аптеках. Производитель: «НПФ «МАТЕРИА МЕДИКА ХОЛДИНГ»; 127473, Россия, г. Москва, 3-й Самотечный пер., д. 9. Тел./факс: (495) 684-43-33.

ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ. ОЗНАКОМЬТЕСЬ С ИНСТРУКЦИЕЙ

500 000

вседорожников «Шевроле-Нива» сошли с конвейера СП «Джи-Эм-АВТОВАЗ». Машина выпускается с осени 2002 года, а в 2015-м на смену ей придет второе поколение. О нем – в следующем номере ЗР.



44,1%

новых автомобилей, купленных в России за первое полугодие 2013-го, приобретено в кредит. В прошлом году таковых набралось только 34,2%. Средний размер займа – 494,7 тыс. рублей.

С 1 СЕНТЯБРЯ 2013 ГОДА

вступают в силу внесенные в КоАП РФ изменения, касающиеся наказаний за нарушения ПДД. Рекомендуем ознакомиться. А лучше вырезать эту страничку и держать ее в автомобиле.

Статья	Нарушение ПДД	Наказание до 1 сентября	Наказание с 1 сентября
12.1	Управление ТС, не зарегистрированным в установленном порядке, не прошедшим ТО	300–800 руб.	500–800 руб.; при повторном нарушении – 5000 руб. или лишение прав на 1–3 месяца
12.3	Управление ТС водителем, не имеющим при себе документов, предусмотренных Правилами	100 руб.	500 руб.
12.4	Нарушение правил установки на ТС устройств для подачи специальных световых или звуковых сигналов	2500 руб.	3000 руб.
12.5	Управление ТС при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация ТС запрещена	100 руб.	500 руб.
12.6	Нарушение правил применения ремней безопасности или мотошлемов	500 руб.	1000 руб.
12.7	Управление ТС водителем, не имеющим прав	2500 руб.	5000–15 000 руб.
12.8	Управление ТС водителем, находящимся в состоянии опьянения, передача управления лицу, находящемуся в состоянии опьянения	лишение прав на 1,5–2 года, при повторном нарушении – на 3 года	30 000 руб. с лишением прав на 1,5–2 года, при повторном – 50 000 руб. с лишением прав на 3 года
12.8.3	Управление ТС водителем, находящимся в состоянии опьянения, не имеющим права управления либо лишенным такого права	арест до 15 суток (если нарушитель не подлежит аресту – 5000 руб.)	30 000 руб., или арест на 10–15 суток, или 100–200 часов обязательных работ
12.9	Превышение установленной скорости движения:		
	на 10–20 км/ч	100 руб.	отменено
	на 20–40 км/ч	300 руб.	500 руб.
	на 40–60 км/ч	1000–1500 руб.	1000–1500 руб., повторно – 2000–2500 руб.
	более чем на 60 км/ч	2000–2500 руб. или лишение прав на 4–6 месяцев	2000–2500 руб. или лишение прав на 4–6 месяцев; если превышение свыше 80 км/ч – 5000 руб. или лишение прав на 6 месяцев; повторно – лишение прав на 1 год
12.10	Нарушение правил движения через железнодорожные пути	100 руб.	1000 руб. или лишение прав на 3–6 месяцев
12.11	Нарушение правил движения по автомагистрали	100 руб.	1000 руб.
12.12	Проезд на запрещающий сигнал светофора	1000 руб.	1000 руб., за повторное нарушение – 5000 руб. или лишение прав на 4–6 месяцев
12.14	Нарушение правил маневрирования	100 руб.	500 руб.
12.15	Нарушение правил расположения ТС на проезжей части дороги, встречного разъезда или обгона	500 руб.	1000 руб.
12.16	Несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги	300 руб.	500 руб.
12.17	Непредоставление преимущества в движении ТС с включенными специальными световыми и звуковыми сигналами	100–300 руб.	500 руб.
12.18	Непредоставление преимущества в движении пешеходам или иным участникам дорожного движения	800–1000 руб.	1500 руб.
12.19	Нарушение правил остановки или стоянки ТС	300 руб.	500 руб.
12.20	Нарушение правил пользования внешними световыми приборами, звуковыми сигналами	100 руб.	500 руб.
12.21	Нарушение правил перевозки грузов, правил буксировки	100 руб.	500 руб.
12.22	Нарушение правил учебной езды	100 руб.	500 руб.
12.23.3	Нарушения требований по перевозке детей	500 руб.	3000 руб.
12.24	Нарушение ПДД или правил эксплуатации ТС, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего	1000–1500 руб. (легкий вред), 2000–2500 руб. (средний вред)	2500–5000 руб. (легкий вред), 10 000–25 000 руб. (средний вред)
12.25	Невыполнение требования сотрудника полиции об остановке	200–500 руб.	500–800 руб.
12.26	Невыполнение водителем требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения	лишение прав на 1,5–2 года	штраф 30 000 руб. с лишением прав на 1,5–2 года
12.29	Нарушение ПДД пешеходом или иным лицом, участвующим в процессе дорожного движения	200 руб.	500 руб.
12.29.2	Нарушение ПДД водителем мопеда, велосипеда	200 руб.	800 руб.
12.29.3	Нарушение ПДД водителем мопеда, велосипеда в состоянии опьянения	300–500 руб.	1000–1500 руб.
12.30	Нарушение ПДД пешеходом или иным участником дорожного движения, повлекшее создание помех в движении ТС либо причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего	300 руб.	1000 руб.
12.33	Повреждение дорог, железнодорожных переездов и т. д.	1500 руб.	5000–10 000 руб.
12.36	Нарушение водителем правил пользования телефоном	300 руб.	1500 руб.
12.37	Несоблюдение требования об ОСАГО:		
	водитель не вписан в полис	300 руб.	500 руб.
	нет страховки	500–800 руб.	800 руб.

ПАРАШЮТНЫЙ СПОРТ

Как вам «Ниссан GT-R» с временем разгона 7,894 секунды? Не до сотни, нет, – за указанное время он успевает пройти четверть мили и развить 300 км/ч! Это позволяет считать проект «Альфа Перфоманс GT-R Омега» самым быстрым из GT-R. Оперировать привычными категориями при его описании бессмысленно: чикагское ателье сообщает о разгоне до 100 миль в час (примерно 160 км/ч) за 3,03 секунды.

Сумасшедшую динамику обеспечивает глубоко модернизированный двигатель. Его объем увеличен до 4 л против 3,8 л у стандартного «Ниссана», а мощность выросла с 540 до 1700 сил с лишним! При этом дрегстер легко превращается в дорожный автомобиль: достаточно отстегнуть тормозной парашют, вернуть на место пассажирское кресло и сменить слики на гражданские шины.

самый быстрый GT-R



ИНДИ-КАР

Внешний тюнинг «Хёндэ-Элантра»? Почему бы и нет? Индийцы из «DC Дизайн» уже потренировались на «Рено-Дастер» и «Ниссане-Верса» (у нас – «Тиида»). Теперь их руки, вооруженные красками и кистью, дотянулись до корейского седана. Помимо красных накладок на боковинах, китч-кар отличают оригинальные вентиляционные отверстия, решетка радиатора и бамперы. Легкому металлу нашлось место в колесных арках – там поселились колеса увеличенного диаметра – и в патрубках глушителя. Салон обшили красной кожей, в этот же цвет окрасили пластиковые панели.

ПЬЯНЯЩИЙ ДУХ



Компания «Хеннесси перфоманс инжиниринг» рассекретила подробности тюнингового проекта для новейшего «Шевроле-Корвет Стингрей». Версия HPE600 с механическим нагнетателем TVS2300 развивает 608 л.с. Доработка головки блока цилиндров и новые распредвалы повысят отдачу до 710 сил – такая версия именуется HPE700.

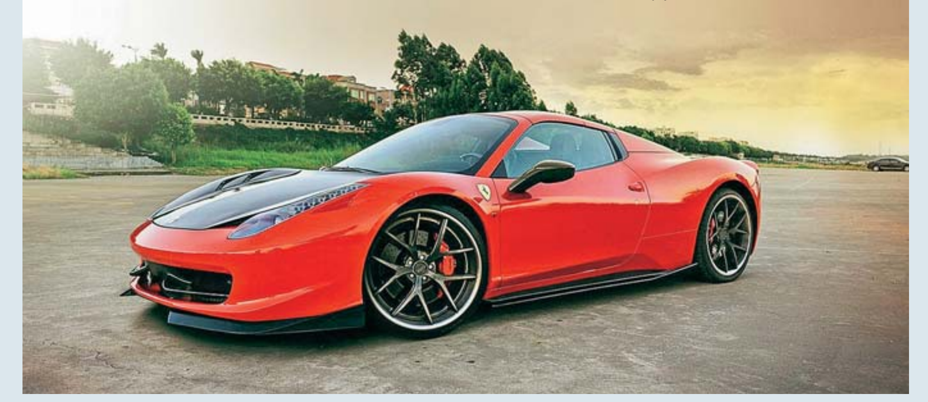
Чтобы выжать из «Корвета» 811 сил, потребовался иной нагнетатель – место механического занял турбокомпрессор. Это потянуло за собой замену поршневой группы и коленвала. Ожидается появление и сверхмощной версии HPE1000 с отдачей 1013 сил.

Внешне форсированные «корветы» от «Хеннесси» отличает аэродинамический обвес. В дополнение можно заказать настраиваемые подвески, кованые колеса с шинами «Мишлен-Пилот Супер Спорт» и композитные тормоза.

УМЕРЕННОСТЬ

Стайлинг скромный: вентилируемый контрастный капот, сплиттер, расширенные пороги, углепластиковые корпуса зеркал и задние антикрыло да диффузор. И «Феррари-F12 Берлинетта» после доработки в ателье DMC стала выглядеть еще желаннее.

Разновеликие шины – 255/30R21 спереди и 335/25 R22 сзади – предлагают смонтировать на фирменные кованые диски. В салоне можно ограничиться лишь новыми рулем да углепластиковыми тумблерами либо полностью поменять все интерьерные панели на карбоновые. Двигатель форсировали умеренно – с 570 до 608 л.с. Для этого было достаточно поменять блок управления и установить новый выхлоп. Соответственно и шасси потребовало минимума доработок: в подвеске появились лишь более жесткие пружины.





НИЖАЙШЕ ПРОСИМ

Колеса побольше, просвет поменьше – таков рецепт, по которому немецкая фирма «Шмидт революшн» облагородила «Порше-Бокстер». Значимых технических изменений двухместный родстер не претерпел, зато обзавелся заниженной на 30 мм подвеской фирмы «Айбах» и 20-дюймовыми легкосплавными дисками оригинального дизайна.



БЕСЦЕННАЯ МАРКА

Почему мы покупаем товары одной и той же фирмы? Какую роль в успехе компании может играть ее имя? И какие самые дорогие автомобильные марки в мире и России? Разбирался **Игорь Моржаретто**.

В 80-е годы прошлого века знакомая учительница с ужасом показывала изложение ученицы второго класса по сказке «Морозко». Школьница написала, что девочка была такая хорошая и послушная, что Морозко ее наградил: «одел во все фирменное». Мы тогда не знали красивого слова «бренд», но уже понимали: джинсы Levi's, кроссовки Adidas и сигареты Marlboro – это круто. Потому что модно и – качественно.

Собственно, мы привели самое простое объяснение, что означает термин «бренд»: имя, влияющее на поведение рыночных потребителей.

Ныне потребитель видит известное клеймо (или шильдик на капоте) – и у него тут же появляется уверенность: это – залог качества.

КАК ПОСЧИТАТЬ МИЛЛИОН

Специалисты давно пытаются подсчитать, сколько может стоить тот или иной известный бренд, придумывают самые разные методики. Самой признанной является методика, предложенная международным агентством «Интербренд»; оно проводит такие исследования совместно с газетой «Бизнес уик» еще с начала 1970-х и теперь ежегодно публикует отчет о лучших брендах – Best Global Brands.

В расчетах учитывают текущее финансовое состояние компании, оценку бренда по десяти параметрам (в сравнении с конкурентами в отрасли), а также влияние марки на принятие решения о покупке. В результате получается некая цифра, которая может ежегодно меняться – как расти, так и падать. Конечно, не сто́ит думать, что цифры эти имеют конкретное значение. Но по ним можно оценить тот или иной товар по отношению к конкурентам, политику фирмы, ее положение на рынке, строить планы на будущее.

Сильный бренд – гарантия постоянных хороших продаж. Марку стараются холить, лелеять и беречь от скандалов.

КТО НА СВЕТЕ ВСЕХ МИЛЕЕ?

В первой десятке рейтинга брендов – «Кока-Кола», «Эппл», «Ай-би-эм», «Гугл», «Майкрософт», «Дженерал электрик», «Макдоналдс», «Интел», «Самсунг», «Тойота». Это на сегодняшний день самая дорогая автомобильная марка. Всего же в первой сотне 14 автомобильных марок и одна бензиновая.

Корейская «Киа» в этом списке появилась впервые, а 13 остальных автомобильных брендов повысили свою ценность. Они активно продолжают искать пути к сердцу и кошельку покупателей. И вообще тот факт, что в списке самых ценных торговых марок так много автомобильных, говорит о месте автомобиля в шкале материальных ценностей.

КАК БЫ БРЕНД

Российская Федеральная антимонопольная служба (ФАС РФ) предлагает увеличить штрафы (сегодня – до 500 тыс. руб.) за имитацию чужого бренда. Ведь очень часто небольшие АЗС оформляют в стиле, очень похожем на фирменный стиль именитых компаний.

Самые сильные мировые бренды (выборка)

1. Coca-Cola	77,8	↑8%
10. Toyota	30,3	↑9%
11. Mercedes-Benz	30,1	↑10%
12. BMW	29,0	↑18%
21. Honda	17,3	↓11%
39. Volkswagen	9,3	↑18%
45. Ford	8,0	↑6%
53. Hyundai	7,5	↑24%
55. Audi	7,2	↑17%
61. Caterpillar	6,3	↑13%
72. Porsche	5,1	↑9%
73. Nissan	5,0	↑30%
75. Shell	4,8	↑7%
87. Kia	4,1	
96. Harley-Davidson	3,9	↑10%
99. Ferrari	3,8	↑5%

Самые сильные бренды в России

1. МТС	7,8	↑12%
4. ЛУКОЙЛ	1,2	
8. ТНК	0,4	
9. Роснефть	0,4	
27. Татнефть	0,1	
30. Газпром нефть	0,1	
31. КамАЗ	0,079	↓24%

Ни одной российской компании, увы, в списке нет. Но не потому, что наши бренды слабые. Скажем, МТС (самый ценный в стране, стоимость – 7,8 млрд. долл.) теоретически мог бы в мировом рейтинге занять 46-е место, между «Л'Ореаль» и «Хайнцем». Но кроме цены существуют и другие критерии, а российские компании им не соответствуют. В первую очередь это показатель глобальности: не меньше 30% выручки должно быть получено не на родном рынке.

НЕТ ПРОРОКА

В российском списке всё больше страховые компании, сотовые операторы, банки и только пять бензиновых компаний и одна автомобильная – КамАЗ. Теоретически должна была быть «Лада», но в кризисные годы АВТОВАЗ показывал одни лишь убытки.

Российские потребители, как это ни прискорбно, относятся к национальным автомобильным маркам без пиетета. Это итог многолетнего пренебрежительного отношения автозаводов к своим клиентам. Как было в отсутствие конкуренции? Берите, что дают, и радуйтесь... Вот и получили. Сегодня житель столицы, к примеру, расскажет с гордостью, что купил «Фольксваген». И как бы извиняясь, что вынужден сесть на «Ладу». Чтобы исправить ситуацию, заводам придется еще и еще работать над качеством автомобилей, развитием сервисной сети и, конечно же, имиджем. За один год его не подправишь.

А вот у бензинщиков дела идут неплохо. ЛУКОЙЛ признан наиболее известным за рубежом российским брендом – у компании самая развитая сеть АЗС в России и за границей. Примерно то же можно сказать о ТНК, компании «Газпром нефть» – с уточнением, что они свои сети заправок в последние годы энергично развивают.

Но в любом случае, как отмечают авторы рейтинга, в течение последних пяти лет общая стоимость 40 самых ценных российских брендов увеличилась на 30%. Это, без сомнения, серьезная заявка, и в ближайшее время кто-то из российских нефтяников попадет и в мировую сотню. Окажутся ли когда-нибудь там наши автомобильные марки? Думаю, нет. ЗР

2

ТЕСТЫ



НА РЫБАЛКУ? НА РЫБАЧИЙ!

На полном приводе к Баренцеву морю | **Соперники** Lada 4×4, Renault Duster, в помощь им SsangYong Actyon Sports | **Автор** Сергей Воскресенский | **Фото** Александр Батыру







← Перед перевалом Муста-Тунтури, идет обсуждение маршрута.

→ Красота здесь особенная.

ЗР! + 20 фото

Инструкция на странице 20

МОХ, СКАЛЫ И ВЕТЕР

О маленьком полуострове на Крайнем Севере знает практически каждый житель России по известной песне военных лет «Прощайте, скалистые горы». Помните припев: «Растаял в далеком тумане Рыбачий – родимая наша земля…»? Вот мы и решили двинуть к легендарной земле на доступных полноприводниках. Основное желание – проверить на прочность «Рено-Дастер» в экстремальных условиях. Предвидя нелегкий маршрут, в качестве соперников выбрали самую обычную, трехдверную «Ниву» – «Ладу 4×4», на современный лад. Легендарный, любимый народом автомобиль недавно сильно изменился с инженерной точки зрения. Именно проведенные заводом улучшения и стали наиболее весомым аргументом в жарком споре со сторонниками «Шеви-Нивы», которая идеологически, несомненно, наилучшим образом подходит в пару к «Дастеру».

Модернизированный пикап «СанЙонг-Актион Спортс» к спору народных любимцев отношения не имеет. У грузовика совершенно другие задачи и иные одноклассники. Ему была уготована участь рабочей лошадки: палатки, провизия, канистры с топливом, комплект альтернативных дастеровских шин. Все понимали: маршрут по полуостровам прогулкой не будет, поэтому основным участникам лучше двигаться налегке.

Маршрут: Москва – Мурманск – хребет Муста-Тунтури – полуостров Средний – полуостров Рыбачий – мыс Немецкий. Последний – крайняя северная точка материковой России. Мы, Игорь Моржаретто, Александр Крапивин, Кирилл Милешкин, Анатолий Пугач, Александр Батыру и ваш покорный слуга все-таки добрались до нее. Дальше было только Баренцево море, его величество Ледовитый океан ну и Северный полюс, конечно. Здесь, в отличие от цивилизованного норвежского Нордкапа, почти нет дорог, лишь сплошные следы войны, изъеденные временем, – череда братских могил. А как еще было хоронить павших на той самой войне, когда вокруг только мох, скалы и ветер?

КУРС – НА КОЛЬСКИЙ

До Мурманска идем накатанно: через Ярославль, Вологду, Вытегру, Пудож. Нас сопровождает жуткий ливень. По мере сил боремся со стихией:





машины поднимают тучи брызг и неприятно рыскают в залитых колеях. В рации звучат робкие предложения не спешить, а то и остановиться переждать. Но жесткий график (к вечеру надо быть в Медвежьегорске) заставляет упорно штурмовать хлябь. Впереди более 1000 км, а на новой, толком не обкатанной «Ниве» (1500 км на одометре) это бог знает сколько часов пути. Пока она в колонне не только главный пожиратель топлива, но и ограничитель скорости.

Первые впечатления явно в пользу «Дастера»: он радует дизелем, комфортной подвеской, умеренностью в шумах и вибрациях. Но недолюбливает резких движений газом – запаздывание турбины и экологическая удавка на педали требуют тщательной

НЕРАВНОЦЕННАЯ ЗАМЕНА

Сравнение двух шин давно напрашивалось, ведь и та и другая шли на первичную комплектацию российских «дастеров». Причем первая, «КонтиКроссКонтакт LX», успела заслужить симпатии, обеспечив кроссоверу неплохие ездовые способности. В то время как «Амтел-Круиз 4×4», сменившая «Конти» на конвейере, насторожила, изменив поведение автомобиля, до того целостное. Перед пробегом решение пришло само собой: первую половину маршрута кроссовер едет на родном бюджетном «Амтеле», а вторую – на «Континентале-КонтиКроссКонтакт LX», благо его еще можно найти. Предлагаю свои наблюдения по этому поводу.

«АМТЕЛ-КРУИЗ 4×4»

АСФАЛЬТ

Гул на скоростях до 60 км/ч явно обусловлен качением колес и их агрессивным протектором. И это полбеды, ведь еще больше достают вялые реакции (в поворотах – словно жвачку на хлеб намазываешь) и небольшое, но постоянное рыскание, особенно заметное на высокой скорости.
Не любит «Амтел» глубоких луж: чуть отвлекся – и уже поплыл куда-то. Даже плавность хода, а точнее вибронагруженность от дороги, и та разбалансирована. На мелких неровностях «Дастер» катится очень мягко, зато, попав в серьезные ямы да и просто в глубокие трещины асфальта, начинает шлепать шинами так, будто вот-вот оторвутся колеса. Из положительных моментов – неплохие сцепные свойства в межсезонье. Средний расход топлива за пробег неплохо – 6,2 л/100 км, хотя катятся эти шины лишь на троечку.

БЕЗДОРОЖЬЕ

Первые поездки за грибами показали: эти шины не любят грязной колеи. «Дастер» выбирался из нее крайне неохотно. Правда, вперед двигался уверенно. «Амтел» очень комфортен на сюрпризах проселков, заметно сглаживает вибрации. Из минусов отмечу нехватку точности управления. Машину недостаточно хорошо чувствуешь именно при ювелирном вождении.

«КОНТИНЕНТАЛЬ-КОНТИКРОССКОНТАКТ LX»

АСФАЛЬТ

С этим комплектом «Дастер» словно сбросил несколько десятков килограммов. Движение руля – и почти мгновенный отклик, точное следование заданной траектории. «Конти» жестче, это хорошо заметно по тому, как застучали швы и стыки асфальта. Но не зашлепали или загремели, а просто начали информировать о масштабе неровностей. Еще наблюдение: исчез постоянный гул от дороги; теперь в дизельном «Дастере» можно услышать двигатель, причем не только на высоких оборотах. Стабильнее ведет себя «Дастер» и в дождливую погоду, словно ножом разрезая шинами глубокие лужи. Естественно, легкость качения сказалась на аппетите – 5,7 л/100 км.

БЕЗДОРОЖЬЕ

На гравии и щебенке не все идеально. Но в целом ехать на «Континентале» легче, потому что лучше чувствуешь пределы. Да и сцепные возможности шин хороши. Однако возросла вибронагруженность, дорога откровенно колотит по рулю и кузову, вызывая массу негативных ощущений.

Уникальный кадр – колеса моет *САМ* Моржаретто.





ДОРОГИ, КОТОРЫЕ МЫ ВЫБИРАЕМ

Ситуация на мурманском направлении меняется, как показалось, заметно в лучшую сторону, по крайней мере на федеральной трассе «Кола». На фирменных заправках появилось хорошего качества дизельное топливо. Ремонтов между Медвежьегорском и Беломорском встретилось немало. Почему-то уверен: в следующем году тоже придется постоять на светофорах, регулирующих реверсивное движение. Отрадно другое – хорошая организация, внятные знаки и указатели. И это обнадеживает: вдруг когда-нибудь домчишь до Мурманска часов за двадцать! Ну а пока есть места, где вдоволь пыли.







На полуострове Среднем следы войны на каждом шагу; даже не верится, что уже много лет прошло. Мы не удержались и попробовали зажечь порох из раскисшего от времени винтовочного патрона: горит как миленький!



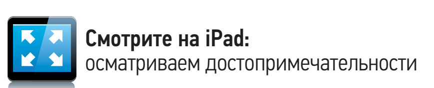




оценки ситуации при обгонах. Зато, набрав крейсерский ход, «Дастер» экономично летит к намеченной цели, легко поддерживая на спидометре застолбленные «Нивой» 110 км/ч.

Первые испытания для шасси наступают уже за Вологдой, где северная дорога начинает морщиться и плясать под колесами. От жестких «блямс» еще удается увернуться, но раскачка задней части «Рено» настораживает. Позже и другие водители начинают критиковать неважную энергоемкость подвесок, особенно задней. В итоге снижаем темп. А ведь загрузка кроссовера далеко не полная – трое в салоне и кое-какая поклажа.

Колдобины только начались, а «Лада» все увереннее маячит в зеркале заднего вида. Всех изменений, коснувшихся этого вседорожника, сразу и не перечислишь. ШРУСы вместо крестовин, противовес на раздаточной коробке – это всё для снижения шумов и вибраций. Измененное расположение задних амортизаторов улучшило работу подвески. Ах да, еще у нашей машины – ведь она из самых последних партий – сцепление большего диаметра, окраска кузова по приоровской технологии, появились ходовые огни и индикация непристегнутого ремня. Вообще-то, на эту версию ставят также антиблокировочную систему, но здесь









Бесконечные водные преграды иногда играют злую шутку с номерными знаками. А может, это дань саамским богам...

ее почему-то не оказалось. Видимо, на конвейере не хватило...

В «4×4» откровенно раздражают лишь три вещи: ужасное переднее сиденье, чья стальная поперечина с инквизиторской жестокостью впивается в поясницу; скромный продольный диапазон перемещения кресла (ступню на педали акселератора приходится выворачивать) и огромный «семерочный» руль – его смысл в сочетании с гидроусилителем вообще непонятен. С остальным миримся. Соловьиные трели отчетливо слышны из раздатки. Еще достают не вполне круглые, плохо отбалансированные шины. Парадокс: с карданами вопрос решили (работают превосходно!), с раздаточной коробкой тоже почти разобрались – теперь загвоздка в шинах, идущих на первичную комплектацию?

Тем не менее едет «Лада» сотню за сотней километров и, вопреки прогнозам пессимистов, ломаться не собирается. Нравится ее неплохой, особенно на средних оборотах, двигатель. Хотя на затяжных подъемах его приходится подкручивать четвертой передачей, а то и третьей. Кстати, на «Шевроле-Нива» этот же мотор воспринимается более задушенным,

Единственный глубокий брод преодолен.



Вот где по-настоящему оценишь аскетизм, простоту и отсутствие внешнего декора.

работающим практически на пределе возможностей, а здесь все процессы хотя и неторопливы, но происходят как-то жизнерадостней. «Дастер» резвее, но не настолько, чтобы «Лада» чувствовала себя явно проигравшей. В наших условиях главный ее козырь – грамотно настроенные подвески. Глубокие волны, ямы, рытвины – всё нипочем, ни единого намека на пробой или раскачку кузова. Помнится, до модернизации она любила попрыгать на дороге. Теперь же все колдобины легко и непринужденно исчезают под колесами. И чем хуже дорога, тем безупречнее поведение.

«Актиону Спортс» пока достается в основном критика за недостаточно вместительный грузовой отсек Так что оптимизм по поводу рабочей лошадки быстро угас: 16-дюймовые колеса «Дастера», домкрат и 20-литровые канистры заняли бóльшую часть кузова. В результате главный водитель пикапа Игорь Моржаретто стоически рулит в обществе сумок, ящиков с провизией и чьего-то чемодана, распиханных по салону.

ВОЕННЫМИ ТРОПАМИ

Знатоки утверждали: «По Среднему полуосторову, ближнему к Большой земле, на кроссовере не проедете – там «рубилово». А если прорветесь, то уже на Рыбачьем хлебнете воды – броды здесь коварные, напрямую связанные с приливом». Но кто мог предполагать, что нынешнее лето будет аномально сухим! Горят торфяники, зато людям и машинам повезло.

На Рыбачий можно пробраться двумя путями. Первый – неинтересный: по сносному грейдеру; часа полтора, и вот она, перемычка между полуостровами.

Второй вариант насыщеннее и живописнее. После перевала Муста-Тунтури уходим налево, по указателю «Музей». Туда непременно следует заехать в любом случае, ведь

основные бои шли именно на полуострове Среднем, вдоль границы с Финляндией. Рыбачьему в этом смысле повезло больше, хотя и там следов присутствия войск предостаточно. Послушав экскурсовода-общественника и отдав должное памяти и героизму воинов, принимаем решение. Как в сказке: направо пойдешь – и быстренько у цели, а вот ежели налево, то через некоторое время будет тебе счастье в виде месива из щебенки, торфа, песка и камней, самые скромные из которых с человеческую голову. Естественно, мы налево…

Результат – часов десять-двенадцать незабываемого перехода, во время которого «Дастер» приобрел несколько боевых шрамов снизу и заставил всех изрядно поволноваться. «Актион» тряс седоков до икоты и потерял на камнях ломкие брызговики. Ну а «Лада 4×4» просто допрыгала до намеченной цели, превратившись из асфальтового середнячка в фаворита бездорожья. Короткие свесы, отсутствие хрупкого пластика снаружи, энергоемкие подвески, приличный дорожный просвет – машина предназначена для экстрима. Камни, полуметровые промоины и броды – быстро выяснилось, что бывшей «Ниве» ничто не страшно. Главное – беречь шины от порезов да иногда включать понижающую передачу, грамотнее используя невеликий на низких оборотах крутящий момент. Даже певучая раздатка вдруг утихла, едва появились первые признаки настоящей мужской работы. Реальная средняя скорость «Нивы» на Среднем раза в полтора-два выше, чем у остальных. А если «Дастер» вдруг догоняет аккуратно крадущуюся «Ладу» – готовься к тому, что придется опять «переносить» его через сложный участок.

Неожиданно серьезную конкуренцию «Ниве» составил «Актион»,



Когда под колесами ровный гравий, про «особенности» пикапа забываешь. Едет классно!



Белая ночь в Медвежьегорске. Фотографа пробило на композицию.



Кого-то простота «Дастера» раздражает, а мне нравится – есть свобода для творчества. Красные диски на колёсиках отопления и вентиляции, например.

Когда оказываешься в «Ладе» после «Дастера», нужно время для воскрешения в памяти почти забытых решений.

которого никто настоящим «проходимцем» не воспринимал. Козлил он, конечно, нещадно, но по камням и щебенке шел упорно, как танк. Жестко подключенный передний мост и понижающая передача делали свое дело. Но последней мы пользовались редко – за это спасибо содружеству моментного дизеля и гибкого автомата. Больше всего переживали за 18-дюймовые шины, которые, кстати, тоже выдержали испытание.

А «Дастеру» досталось. Скрипит кузов, особенно проемы дверей; лязгают подвески, выбрав весь ход отбоя. Они неплохо справляются с большинством неровностей, отрабатывая даже серьезные булыжники, но проблема кроется в их комфортной сущности. Дорожный просвет и так на минимальном пределе, а тут, проваливаясь в очередную яму, кузов по инерции каждый раз податливо проседает. Тогда-то и происходит жесткий контакт.

Да, снизу «Дастер» неплохо защищен, что в принципе спасает от серьезных неприятностей, но все же



ПРОТИВОРЕЧИВЫЙ «СПОРТС»

Как вам сочетание кожи в обивке интерьера, климат- и круиз-контроля, кучи кнопок на руле, ведающих среди прочего ручным управлением автомата? Нравится? Тогда добавим сюда тесную (из-за рамы) посадку, совершенно никакое (даже по сравнению с «Дастером») водительское кресло, огромное рулевое колесо и педаль газа, добираясь к которой приходится выворачивать ногу. А часы! Их еще найди среди мрачноватого забора воздуховодов. Ну а когда, наконец, обнаружил, разочарованию нет предела – настолько дешево и примитивно на фоне общего благополучия выглядит окошко, отображающее время. Похоже, именно разочарование пикап «Актион Спортс» готов дарить в неимоверном количестве.

Оказывается, первые, эмоциональные придирки к конструкции – разминка. Ведь на ходу тоже несуразностей хватает. Руль пустой – в поворотах, не чувствуя машину, вынужденно снижаешь скорость. Подвески, комфортные на ровной дороге, обрушивают град вертикальных толчков на колдобинах. Так что это – грузовик? Но тогда почему у него такой неудобный кузов? Быстрый пикап со спортивным уклоном? Но где же подобающая хватка сиденья и управляемость?

В качестве компенсации недостатков «Актиону» достался приемистый дизель, а в помощь ему современный и хорошо настроенный автомат. Ну и неплохие вседорожные способности не стоит сбрасывать со счетов. Кстати, расход топлива за пробег – всего 8,5 л/100 км. Завидуй, «Нива»!





Сложная ситуация: надо бы пробиваться с ходу, да на камни можно напороться.

пропущенные удары бесследно для машины не проходят.

Тем не менее именно на бездорожье порадовали не только прекрасные тяговые возможности французского дизеля, но и та самая «закороченная» первая передача, не раз упомянутая в предыдущих тестах. Не скрою, на асфальте она мешает, но здесь внедорожная первая скорость оказалась как раз кстати. Заблокировал муфту (без этого подключение задней оси зачастую запаздывает) – и практически на холостом ходу балансируешь между камнями.

ИХ ПОМИРЯТ ДОРОГИ

Когда снова выбираешься на асфальт, поначалу не верится, что дорога бывает такой ровной. Как бы не укачало! Позади морская синь, живописные пустынные пляжи, заваленные водорослями. Только сейчас понимаешь: главная часть путешествия

ВОЙНА НА КРАЮ СВЕТА

Игорь МОРЖАРЕТТО

Первые упоминания о полуострове в норвежских и русских летописях относятся к XV веку, хотя поморы в местных прибрежных водах ловили рыбу издревле. В XVII веке здесь находилось 16 рыбацких становищ, шел оживленный торг с Европой. Рыбачий (вместе с полуостровом Средним) был присоединен к России в 1826 году. После Гражданской войны западная часть Среднего и Рыбачьего отошла к Финляндии. Но после зимней войны 1940 года их вернули СССР.

В конце июня 1941 года немецкие и австрийские горно-стрелковые части при поддержке финских войск начали наступление со стороны Печенги (это был тогда финский город Петсамо), прошли 8 км до хребта Муста-Тунтури («черная гора» на языке саамов; отделяет полуостров Средний от материка) и остановились на бывшей границе. С того момента линия обороны застыла на три с лишним года, – это единственный участок фронта, где немцы и финны не продвинулись дальше вглубь нашей страны. В свое время в учебниках истории писали, что они вовсе не смогли перейти границу СССР, но это не совсем точно. Они не пересекали старую границу...

А дальше с обеих сторон началось укрепление позиций по хребту Муста-Тунтури. Финны рубили проходы в скалах, устраивали в них склады, госпитали, подходы к боевым позициям.



Полы в каменных укрытиях, где жили горные стрелки, были выложены кафелем! Наши жили в сырых землянках... Чтобы доставить боеприпасы и продукты для боевого охранения, которое закрепилось на северном склоне, вынести раненых, надо было пройти через долину, которая вся простреливалась. В качестве «транспорта» использовали штрафников. Три раза прошел под шквальным огнем тудасюда (около километра) – судимость снимали. То же самое, но сразу – если принес на себе раненого. Земля тут густо нашпигована железом и полита кровью. Зато Рыбачий остался за нами, а его батареи прикрывали вход в Кольский залив, к Мурманску – единственному незамерзающему порту, через который шли поставки по ленд-лизу.

Но основные потери советские и немецко-финские войска понесли здесь в 1944 году, когда началось освобождение Заполярья. На кладбище в Печенге похоронено 12 тысяч австрийцев, финнов, немцев – это только те, чьи останки удалось обнаружить и вывезти. Сколько погибло советских воинов, точно неизвестно; по разным данным, от 12 до 30 тысяч. Официально установлено лишь 3,5 тысячи фамилий.

После войны полуостров стал крупной военной базой. Сейчас большинство военных гарнизонов закрыто (мы насчитали двенадцать брошенных и разграбленных военных городков), зато несколько лет назад территорию Среднего и Рыбачьего открыли для всех желающих.

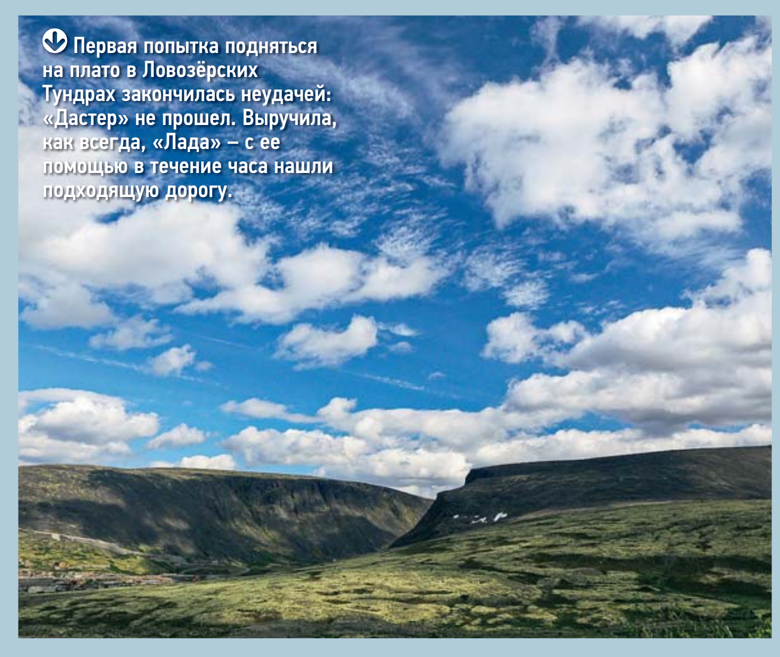
позади, на крайней точке России, мысе Немецком, мы отметились – можно подводить итоги. Но не хочется! И не только потому, что не удалось отведать настоящих крабов или обогнуть Рыбачий. Не отпускает Заполярье, и всё тут; манит неустроенными дорогами, рельефом сопок, необычными цветами лишайников и пронизывающим ветерком. Но пора: в наполеоновских планах на обратный путь – посещение живописного плато в месте с магическим названием Ловозёрские Тундры.

Собственно, и машины подустали. На «Дастере» гремит в такт мелким неровностям ослабшая в креплении защита двигателя, у «Актиона Спортс» неприятно постукивает рулевая рейка. Ну а в «Ниве» после бродов поет под нагрузкой приводной ремень – подтянем всё сразу на ближайшей эстакаде.

Так «Лада» или «Рено»? Я все-таки выбираю «Дастер». Это связано прежде всего с моим образом жизни, где больше асфальта, поэтому машина устраивает почти полностью.

ЛОВОЗЁРСКИЕ ТУНДРЫ

Есть недалеко от Оленегорска неприметный в туристическом плане поселок Ревда, что в переводе с саамского означает «яма». Обычное, на первый взгляд, место, знаменитое разве что шахтой и комбинатом по добыче и переработке лопаритовой руды да колонией строгого режима. Википедия почему-то не упоминает о вроде как имеющемся здесь филиале Академии наук и немалом количестве военных городков вокруг. Но это, пожалуй, и не главное. Для путешественников важнее потрясающей красоты место, горный массив, именуемый на карте Ловозёрскими Тундрами. Полчаса езды в гору по острому и крупному щебню (другого здесь, похоже, не бывает), и ты на высоте 1040 м, откуда открывается прекрасный вид не только на Ревду, но, кажется, чуть ли не на половину Кольского полуострова.



Первая попытка подняться на плато в Ловозёрских Тундрах закончилась неудачей: «Дастер» не прошел. Выручила, как всегда, «Лада» – с ее помощью в течение часа нашли подходящую дорогу.









Ну как такого не пропустишь!

Кого только не встретили на обратной дороге: за «Москвичом» вскоре появилась «Ока». Едут туда же, на мыс Немецкий.

Погода на островах – девушка ветреная. Да и переменчивая. Хотя нам с солнышком еще повезло.





Ну а тем, кто гонится за экстремальными маршрутами, лучше присмотреться к «4×4».

«Рено-Дастер». Пока под колесами асфальт (хороший или не очень), относительно ровный гравий или даже проселок, автомобиль радует. В нем легко путешествовать, хотя в передних креслах спина все же затекает спустя три-четыре часа езды. Удобно даже спать (проверено!), надо только не полениться разложить задний ряд сидений.

Дизельная версия позволяет экономить: средний расход за пробег со всеми его хлябями – 6,0 л/100 км. Немного портят общую картину лишь шины и слишком комфортная и от этого склонная к раскачке задняя подвеска, особенно при движении с нагрузкой.

За проходимость я поставил бы «Дастеру» твердое «удовлетворительно», и считаю эту оценку весьма достойной. Рискну предположить, что она была бы выше, окажись в компании не «Нива», а обычные кроссоверы.

«Лада 4×4». Принято ругать исконно отечественный автопром, я же, наоборот, хочу поблагодарить АВТОВАЗ за то, что он сумел не только создать такую машину, но и сохранить ее и модернизировать. Да, сегодня «Нива» далека от идеала – несовременна, часто неудобна, особенно с позиций избалованного комфортом жителя большого города. Однако, когда забираешься в такие места, где не только хорошие, но и плохие дороги заканчиваются, неудобство посадки, шумы, вибрации от колес, скромные возможности мотора уходят на второй, а то и третий план. Единственное, чего ей действительно не хватает, – хорошего запаса топлива: бак катастрофически мал. При среднем расходе за пробег 9,5 л/100 км канистрами пользовались очень часто. ЗР



ИТОГ

Пробег на север лишь укрепил меня во мнении – «Лада 4×4» и «Рено-Дастер» созданы для разных дорог и условий и вряд ли стоит противопоставлять их друг другу.

Сергей Воскресенский



ЗИМНЕЕ ВРЕМЯ

Испытания зимних шин размера 175/65R14 | Восемь шипованных моделей и столько же без шипов |
Автор Сергей Мишин

«ШИПОВКИ» – ПО МЕСТАМ СТОЯТ!

Впереди планеты всей новинка от «Нокиан» – HKPL 8. Самые дорогие шины на рынке, они же самые лучшие в нашем тесте. 3700 рублей делим на 949 баллов и получаем отношение цены к качеству 3,90.

«Континенталь» с уже неновой «КонтиАйсКонтакт» занимает вторую строчку ценового рейтинга: 3590 рублей за штуку. В нашей табели о рангах эта шина с 906 баллами тоже на второй позиции. Отставание по характеристикам от лидера больше, чем разница в цене, потому и отношение цены к качеству самое высокое (даже больше, чем у «Нокиан») – 3,96.

Третьей на ценовом подиуме с 3120 рэ оказалась «Мишлен» с отжившей свое «Икс-Айс Норс 2». Новая модель уже представлена, но еще не продается, и, видимо, по этой причине цена «второй» чуть снижена. В итоговых результатах шина также оказалась на третьем месте, набрав 891 балл. Отношение цены к качеству наиболее привлекательное в первой тройке – 3,50.

Не так далеко ушла новинка «Гиславед-Норд Фрост 100» с ценником 2975 рублей. По результатам наших испытаний тоже четвертое место: 873 балла. Отношение цены к качеству не сильно отстает от мишленовского – 3,41.

На пятом месте знакомый «Нордман-4». Хорошие шины, принимая во внимание пятый результат в состязании: 858 баллов. Разница с «Гиславедом» в более чем 500 рублей

КОГДА И ГДЕ

Отвечаем на вопрос, который читатели задают на форуме. Тесты зимних шин ЗР проводит зимой и весной (асфальтовую часть), чтобы представить результаты осенью, когда вы задумываетесь о переходе на зимние шины. Как правило, зимние и летние шины мы тестируем в Поволжском регионе – на полигоне АВТОВАЗа или поблизости от него.

Нынешний февраль выдался необычным: Подмосковье и Питер завалило снегом, а Поволжье страдало от его отсутствия. В Тольятти только в январе выпало совсем немного и ни снежинки в феврале. Впервые за 17 лет мы не смогли выполнить упражнение «перестановка на укатанном снегу»: укатывать было нечего. А снег, используемый для разгона-торможения и других дисциплин, был необычно сухой, очень похожий на пенопласт.

Из-за отсутствия перестановки на снегу весовые коэффициенты прочих упражнений изменили, чтобы максимально возможная итоговая сумма баллов осталась той же, что и ранее, – 1000. По этой причине не советуем сравнивать общие результаты нынешнего теста с предыдущими – получится не совсем корректно.

и всего в 15 баллов дала коэффициент цена/качество 2,84 – весьма выгодное будет приобретение!

Шестое место у отечественного продукта «Кордиант-Полар 2». Эту шину можно купить за 1950 рублей. 824 балла – не самый плохой результат. Отношение цены к качеству (2,37) так и шепчет: «Купи!».

Самая недорогая из популярных шин – старушка «Амтел-НордМастер ST»: всего 1790 рэ. Пожалуй, ей пора на покой: невеликие 814 баллов в итоговом рейтинге. Отношение цены к качеству самое низкое в тесте – 2,20.

Особняком стоит «Кама-Евро 519». В размере 175/65R14 ранее не выпускалась, однако назвать ее новинкой нельзя – который год на рынке! В тестах добилась очень неплохих результатов, набрав 836 баллов. Но в общий зачет не попала, поскольку на образцах, что мы тестировали, красовалась отметка «Опытная». Если в продажу пойдут точно такие же, будет очень неплохо!

Результаты испытаний шипованных шин 175/65R14

Марка, модель		7 место	6 место	Вне зачета*	5 место
		Amtel NordMaster ST	Cordiant Polar 2	Kama Euro 519	Nordman 4
Место изготовления		Россия	Россия	Россия	Россия
Максимальная скорость		Q (160 км/ч)	T (190 км/ч)	T (190 км/ч)	T (190 км/ч)
Рисунок протектора		направленный	асимметричный	направленный	направленный
Глубина рисунка по ширине, мм		9,0–9,5	9,4–9,5	8,7–9,0	8,9–9,0
Твердость резины по Шору, ед.		53	55	53	51
Количество шипов		110	110	112	110
Выступание до/после тестов, мм		0,9–1,2/1,2–1,5	1,4–1,8/1,6–2,0	1,3–1,7/1,8–2,1	1,3–1,8/1,5–1,7
Масса шины, кг		7,4	7,4	7,8	6,9
Средняя цена в интернет-магазинах, руб.		1790	1950	–*	2435
Цена/качество		2,20	2,37	–*	2,84
БЕЗОПАСНОСТЬ: ЗАМЕРЫ СЦЕПНЫХ СВОЙСТВ					
Тормозной путь (35–5 км/ч) на льду	м	29,2	25,3	24,0	23,8
Максимум 140 баллов	баллы	89,2	102,9	108,5	109,4
Время прохождения ледяного круга	с	20,2	19,3	19,6	19,1
Максимум 120 баллов	баллы	107,5	112,5	110,8	113,7
Время разгона (0–35 км/ч) на льду	с	9,4	8,2	7,8	7,2
Максимум 50 баллов	баллы	31,9	36,6	38,5	41,7
Тормозной путь (35–5 км/ч) на снегу	м	13,5	14,2	13,1	12,8
Максимум 130 баллов	баллы	119,4	113,5	123,1	125,9
Время разгона (0–35 км/ч) на снегу	с	5,4	5,6	5,1	5,1
Максимум 40 баллов	баллы	34,8	33,6	36,9	36,9
Тормозной путь (60–5 км/ч) на мокром асфальте	м	21,5	21,0	23,7	23,5
Максимум 110 баллов	баллы	107,4	110	97,5	98,3
Тормозной путь (80–5 км/ч) на сухом асфальте	м	35,6	35,5	38,2	38,5
Максимум 90 баллов	баллы	89,7	90	83,6	83, 0
ПОВЕДЕНИЕ: ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА					
Управление разгоном на зимней дороге (снег-лед)	оценка	7	8	7	8
Максимум 20 баллов	баллы	14	16	14	16
Управляемость на зимней дороге (снег-лед)	оценка	6	6	8	7
Максимум 60 баллов	баллы	36	36	48	42
Проходимость в глубоком снегу	оценка	7	6	6	7
Максимум 50 баллов	баллы	35	30	30	35
Курсовая устойчивость на заснеженной дороге	оценка	8	6	7	7
Максимум 40 баллов	баллы	32	24	28	28
Курсовая устойчивость на асфальте	оценка	6	7	6	8
Максимум 40 баллов	баллы	24	28	24	32
КОМФОРТ: ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА					
Внутренний шум	оценка	6	6	6	7
Максимум 20 баллов	баллы	12	12	12	14
Плавность хода	оценка	7	7	6	7
Максимум 20 баллов	баллы	14	14	12	14
ЭКОЛОГИЧНОСТЬ: ЗАМЕРЫ РАСХОДА ТОПЛИВА					
Расход топлива при скорости 90 км/ч	л/100 км	5,7	5,9	5,6	5,6
Максимум 40 баллов	баллы	38,6	37,3	39,3	39,3
Расход топлива при скорости 60 км/ч	л/100 км	4,2	4,4	4,1	4,2
Максимум 30 баллов	баллы	28,6	27,3	29,3	28,6
Сумма начисленных баллов		**814**	**824**	**836**	**858**
+		Очень хорошие тормозные свойства на асфальте, держат четкий курс на заснеженной дороге.	Лучше всех тормозят на сухом асфальте, удовлетворительные курсовая устойчивость на асфальте и плавность хода.	Сцепные свойства на снегу выше среднего, хорошая управляемость на зимней дороге, умеренный расход топлива.	Сцепные свойства на снегу выше среднего, четкий курс на асфальте, умеренный расход топлива.
–		Сцепные свойства на льду худшие в тесте, управляемость зимой неоднозначная, посредственная курсовая устойчивость на асфальте, шумные.	Сцепные свойства на снегу хуже всех, расход топлива тоже, неоднозначные управляемость и устойчивость зимой, слабая проходимость, шумные.	Хуже всех тормозят на мокром асфальте, чуть лучше на сухом, посредственные курсовая устойчивость на асфальте, проходимость, комфорт.	Хуже всех тормозят на сухом асфальте, лишь немного лучше – на мокром.
Комментарий руководителя тест-группы Сергея Мишина		**Для асфальта и слегка заснеженных дорог.**	**Для асфальта и слегка обледенелых дорог.**	**Для заснеженных и обледенелых дорог.**	**Для заснеженных и обледенелых дорог.**

*Шины из опытной партии.

4 место	3 место	2 место	1 место
Gislaved Nord Frost 100	Michelin X-Ice North 2	Continental ContiIceContact	Nokian Hakkapeliitta 8
Германия	Россия	Германия	Финляндия
T (190 км/ч)	T (190 км/ч)	T (190 км/ч)	T (190 км/ч)
направленный	направленный	асимметричный	направленный
9,1–9,3	9,1–9,3	9,0–9,5	8,3–8,7
50	51	51	49
90	110	110	165
1,6–1,8/1,7–2,1	1,2–1,3/1,5–1,7	1,8–2,0/1,8–2,2	1,4–1,5/1,5–1,9
7,2	7,7	7,1	6,9
2975	3120	3590	3700
3,41	3,50	3,96	3,90
24,0	23,5	19,8	18,6
108,5	110,8	131,5	140
18,8	18,7	18,2	18,1
115,5	116,1	118,0	120
7,9	7,5	6,9	6,0
38,0	40,0	43,5	50
13,3	12,9	12,7	12,4
121,2	125,0	126,9	130
5,3	5,2	4,9	4,7
35,5	36,2	38,4	40
21,0	22,3	21,4	21,4
110	103,6	107,9	107,9
37,7	36,5	35,7	36,2
84,7	87,5	89,5	88,3
8	8	9	9
16	16	18	18
8	8	7	8
48	48	42	48
8	9	8	9
40	45	40	45
8	8	7	7
32	32	28	28
7	8	7	8
28	32	28	32
8	7	7	8
16	14	14	16
7	8	7	8
14	16	14	16
5,8	5,6	5,8	5,5
37,9	39,3	37,9	40
4,3	4,1	4,2	4,0
27,9	29,3	28,6	30
873	**891**	**906**	**949**
Лучше всех тормозят на мокром асфальте, хорошие управляемость, проходимость и устойчивость зимой, низкий уровень шума.	Очень хорошие торможение на снегу, проходимость, расход топлива, управляемость, устойчивость, плавность хода.	Очень хорошие сцепные свойства на льду и снегу, торможение на асфальте, проходимость.	Лучшие сцепные свойства на льду и снегу, проходимость, расход топлива, управляемость и устойчивость на асфальте, комфорт.
Посредственно тормозят на сухом асфальте, повышенный расход топлива.	Незначительные замечания относительно шума.	Высокий расход топлива, незначительные замечания к управляемости на зимней дороге, курсовой устойчивости и комфорту.	Незначительные замечания к курсовой устойчивости на заснеженной дороге.
Для любых зимних дорог и бездорожья.	**Ровные по всем показателям, самые дружелюбные.**	**Для любых зимних дорог и бездорожья.**	**Лучшие шины почти по всем показателям.**

Результаты испытаний нешипованных шин 175/65R14

Марка, модель		8 место	7 место	6 место	5 место
		Yokohama iceGUARD iG50	Cordiant Winter Drive	Pirelli Winter IceControl	Bridgestone Blizzak Revo GZ
Место изготовления		Япония	Россия	Китай	Япония
Максимальная скорость		Q (160 км/ч)	T (190 км/ч)	T (190 км/ч)	Q (160 км/ч)
Рисунок протектора		асимметричный	асимметричный	направленный	асимметричный
Глубина рисунка по ширине, мм		7,6–8,0	8,5–8,9	8,6–8,8	8,6–9,3
Твердость резины по Шору		46	51	50	43
Масса шины, кг		6,8	6,9	7,9	7,2
Средняя цена в интернет-магазинах, руб.		2915	2010	2600	2730
Цена/качество		3,63	2,43	3,03	3,15
БЕЗОПАСНОСТЬ: ЗАМЕРЫ СЦЕПНЫХ СВОЙСТВ					
Тормозной путь (35–5 км/ч) на льду	м	31,5	31,8	28,3	25,7
Максимум 140 баллов	баллы	107,1	106,1	112,2	131,3
Время прохождения ледяного круга	с	20,0	18,6	18,5	18,5
Максимум 120 баллов	баллы	105,0	112,9	113,5	113,5
Время разгона (0–35 км/ч) на льду	с	9,7	9,9	8,7	8,3
Максимум 50 баллов	баллы	38,1	37,4	42,5	44,6
Тормозной путь (35–5 км/ч) на снегу	м	14,2	13,9	13,9	13,4
Максимум 130 баллов	баллы	115,4	117,8	117,8	122,2
Время разгона (0–35 км/ч) на снегу	с	7,4	6,4	6,1	6,3
Максимум 40 баллов	баллы	26,5	30,6	32,1	31,1
Тормозной путь (60–5 км/ч) на мокром асфальте	м	22,4	20,7	21,4	21,3
Максимум 110 баллов	баллы	97,7	105,9	102,3	102,8
Тормозной путь (80–5 км/ч) на сухом асфальте	м	35,5	34,3	35	34,0
Максимум 90 баллов	баллы	86,2	89,2	87,4	90
ПОВЕДЕНИЕ: ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА					
Управление разгоном на зимней дороге (снег-лед)	оценка	5	6	7	6
Максимум 20 баллов	баллы	10	12	14	12
Управляемость на зимней дороге (снег-лед)	оценка	6	6	7	6
Максимум 60 баллов	баллы	36	36	42	36
Проходимость в глубоком снегу	оценка	5	6	7	6
Максимум 50 баллов	баллы	25	30	35	30
Курсовая устойчивость на заснеженной дороге	оценка	6	6	6	7
Максимум 40 баллов	баллы	24	24	24	28
Курсовая устойчивость на асфальте	оценка	8	8	8	7
Максимум 40 баллов	баллы	32	32	32	28
КОМФОРТ: ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА					
Внутренний шум	оценка	7	6	8	6
Максимум 20 баллов	баллы	14	12	16	12
Плавность хода	оценка	8	7	6	6
Максимум 20 баллов	баллы	16	14	12	12
ЭКОЛОГИЧНОСТЬ: ЗАМЕРЫ РАСХОДА ТОПЛИВА					
Расход топлива при скорости 90 км/ч	л/100 км	5,4	5,6	5,5	5,5
Максимум 40 баллов	баллы	40	38,6	39,3	39,3
Расход топлива при скорости 60 км/ч	л/100 км	4,0	4,3	4,0	4,1
Максимум 30 баллов	баллы	29,3	27,2	29,3	28,5
Сумма начисленных баллов		**802**	**826**	**858**	**867**
+		Топливная экономичность, хорошие курсовая устойчивость на асфальте и плавность хода.	Очень хорошее торможение на асфальте и курсовая устойчивость посуху.	Умеренный расход топлива, хорошая курсовая устойчивость на асфальте, низкий уровень шума.	Хорошие продольные сцепные свойства на льду, тормозит летом на сухом асфальте лучше всех, скромный расход топлива.
–		Слабые сцепные свойства и торможение на асфальте, сложные управляемость и устойчивость, посредственная проходимость.	Слабые сцепные свойства на льду, велик расход топлива, сложные управляемость и курсовая устойчивость.	Неоднозначная курсовая устойчивость на заснеженной дороге, жесткие на ходу.	Сложная управляемость, слабая проходимость, низкий уровень комфорта.
Комментарий руководителя тест-группы Сергея Мишина		**Только для неспешной езды, экономичны.**	**Для очищенных асфальтовых дорог.**	**Для любых зимних дорог.**	**Для любых зимних дорог.**

4 место	3 место	2 место	1 место
Nordman RS	Continental CVC 5	Michelin X-Ice 3	Nokian Hakkapeliitta R2
Россия	Германия	Испания	Финляндия
R (160 км/ч)	T (190 км/ч)	T (190 км/ч)	R (160 км/ч)
направленный	асимметричный	направленный	направленный
7,8–8,3	8,6–8,7	7,8–8,1	7,8–8,3
49	49	50	49
6,7	6,3	7,2 6,7	6,7
2330	3250	3215	3750
2,65	3,58	3,54	3,94
27,7	26,1	24,5	24,1
121,8	129,3	137,7	140
18,3	18,3	18,1	17,5
114,8	114,8	116,0	120
8,6	8,1	7,7	7,4
43,0	45,6	48,1	50
13,6	13,0	13,2	12,6
120,4	126,0	124,1	130
6,0	5,8	5,9	4,9
32,7	33,8	33,2	40
21,8	19,9	21,8	21,5
100,4	110	100,4	101,8
34,6	34,4	35,2	34,7
88,4	89,0	86,9	88,2
8	9	8	9
16	18	18	18
8	7	9	9
48	42	54	54
8	8	6	8
40	40	30	45
7	7	9	8
28	28	36	32
7	9	6	9
28	36	24	36
7	7	8	8
14	14	16	16
7	7	8	8
14	14	16	16
5,5	5,6	5,5	5,4
39,3	38,6	39,3	40
4,0	4,2	3,9	3,9
29,3	27,9	30	30
878	**907**	**908**	**952**
Небольшой расход топлива, хорошие управляемость и проходимость.	Хорошие сцепные свойства на снегу и льду, торможение на сухом и мокром асфальте, устойчивость летом, проходимость.	Хорошие сцепные свойства на снегу и льду, отличные управляемость и курсовая устойчивость на зимней дороге, низкий расход топлива, высокий уровень комфорта.	Лучшие сцепные свойства зимой, скромный расход горючего, высокий уровень комфорта, хорошая устойчивость на асфальте.
Слабые тормозные свойства на мокром асфальте.	Повышенный расход топлива при скорости 90 км/ч.	Слабы при торможении на асфальте, не лучшая курсовая устойчивость летом, низкая проходимость.	Средние тормозные свойства на асфальте.
Для заснеженных и обледенелых дорог.	**Для любых дорог и зимнего бездорожья.**	**Для любых дорог, комфортны и экономичны.**	**Лидируют по большинству показателей.**



«ЗИМА» НА ЛЕТНЕМ АСФАЛЬТЕ

В мае, когда среднесуточная температура воздуха перешла далеко за отметку 7 °С (рекомендуемое производителями шин значение для перехода с зимних на летние и наоборот), все еще можно было услышать тут и там цокот автомобилей, встречающих лето на «шиповках». Философия их владельцев немудреная: на будущий год все равно покупать новые зимние шины (половина шипов потерялась) – буду эти донашивать на асфальте, сэкономлю. Специально для таких горе-водителей мы сравнили эффективность торможения зимних и летних шин на асфальте.

Еще одна целевая аудитория этого спецтеста – те, кому интересна разница между сцепными свойствами «шиповок» и «скандинавок» на асфальте.

Мы измерили тормозной путь всех шин на одном автомобиле при одних и тех же температурных условиях: 15 °С. Базой для сравнения стал летний середнячок размера 185/60R14 – «Кордиант-Роуд Раннер».

Разница между «летом» и «шиповками» лежит в пределах от 31 до 48% при торможении на мокрой дороге и от 35 до 46% – на сухой. «Скандинавки» чуть лучше: 24–40% по мокрому и 29–35% посуху. В метрах разница еще страшнее, хотя понятно, что она зависит от начальной скорости торможения. При совсем безобидных 60 км/ч она составляет 4–8 м (один-два корпуса автомобиля), при 80 км/ч – уже от 8 до 13 м!

Если же сравнивать не с середнячком, а с победителем летних тестов, разрыв окажется еще больше.

Зимние нешипованные покрышки на асфальте тормозят законно лучше шипованных собратьев. На мокром покрытии разница составляет 7–8%, на сухом – от 5,5 до 11,5%, то есть 7–8 м.

«СКАНДИНАВКИ» – НЕ ВСЕ ТАК ГЛАДКО

Здесь в лидерах вновь нокиановская новинка – HKPL R второго поколения. У нее самые высокие и баллы (952), и цена (3750 рублей). Отношение цены к качеству – 3,94.

Второе место по стоимости – у шины «Континенталь-КонтиВикинг-Контакт 5»: 3250 рублей. Продается давно, однако все еще сильна: уступила всего балл новому «Мишлену», набрав 907 баллов и заняв третье место. По отношению цены к качеству (3,58) тоже уступает «французу».

«Мишлен Икс-Айс 3» немного дешевле «Конти»: средняя цена 3215 рублей. В нашей табели о рангах шина облюбовала вторую строчку, набрав 908 баллов. По коэффициенту цена/качество чуть привлекательнее: 3,54.

Четвертая ценовая позиция у «Иокогамы-iG50» со средней стоимостью 2915 рублей. Но в испытаниях «японка» оказалась на последнем месте с суммой всего 802 балла. Цена явно завышена, потому отношение цены к качеству, равное 3,63, даже

Эффективность торможения летних и зимних шин на асфальте

Условия торможения	Летние шины Cordiant Road Runner, 185/60R14	Нешипуемые зимние, 175/65R14		Шипованные зимние, 175/65R14	
	Тормозной путь, м	Тормозной путь, м	Отношение к результатам летних шин, %	Тормозной путь, м	Отношение к результатам летних шин, %
Торможение с ABS: с 60 до 5 км/ч на мокром асфальте	16,0	19,9–22,4	124,4–140,0	21,0–23,7	131,3–148,1
с 80 до 5 км/ч на сухом асфальте	26,3	34,0–35,5	129,3–135,0	35,5–39,5	135–146,4

больше, чем у «Мишлена» и «Конти», которые по характеристикам гораздо сильнее.

Совсем другое дело «Бриджстоун-Близзак Рево GZ», занимающий пятое место в соревновании ценников: 2730 рублей. В итоговом списке эта модель тоже на пятой позиции: 867 баллов. Удивительно, «Иокогама» дороже «Бриджстоуна» почти на 200 рублей, но при этом показала результат на 65 баллов хуже. У последнего отношение цены к качеству (3,15) гораздо привлекательнее.

Шестое место по цене принадлежит «Пирелли-Винтер АйсКонтрол»: 2600 рублей. На ту же позицию вышли эти шины и в наших тестах, чуть уступив «Бриджстоуну» в итоговых баллах – 858. Отношение цены к качеству еще более вкусное – 3,03.

Седьмое место по ценнику у шины «Нордман-RS»: средняя цена всего 2330 рэ. Однако в итоговом протоколе теста у нее четвертая позиция, поскольку с набранными 878 баллами она обгоняет и «Пирелли», и обеих «японок». Отношение цены к качеству, равное 2,65, очень соблазнительно.

Замыкают рейтинг самые недорогие из пользующихся спросом отечественные «Кордиант-Винтер Драйв»: всего 2010 рублей при 826 баллах в нашем тесте. Отношение цены к качеству – 2,43. ЗР

Выражаем признательность шинным компаниям-производителям, предоставившим свою продукцию для тестирования, а также сотрудникам полигона АВТОВАЗа и тольяттинскому «Волгашинторгу» за техническую поддержку.

БОЛЬШАЯ РАЗНИЦА

Предупреждаем: нет смысла сравнивать между собой ледовые результаты «шиповок» и «скандинавок». Мы уже показывали и доказывали (ЗР, 2009, № 1), что разница между ними – величина отнюдь не постоянная. На крепком морозе (ниже –15 °С) за лед лучше цепляются «скандинавки», они же «липучки», а при смещении столбика термометра в сторону нулевой отметки начинают выигрывать «шиповки».

В тестировании шин Сергею МИШИНУ помогали Антон АНАНЬЕВ, Вадим КОРАБЛЕВ, Юрий КУРОЧКИН, Евгений ЛАРИН, Антон МИШИН, Андрей ОБРАЗУМОВ, Валерий ПАВЛОВ и Дмитрий ТЕСТОВ.





ГОНОЧНЫЙ БИЗНЕС

Суперседаны на «Смоленском кольце» | **Соперники** Cadillac CTS-V, Jaguar XFR | **Автор** Вадим Никишев | **Фото** Георгий Садков

ЗР! + 10 фото
Инструкция на странице 20

НЕПРОСТОЙ СОПЕРНИК

Самый мощный «Кадиллак CTS-V» второго поколения появился в 2009 году, но в Россию его начали завозить лишь с нынешнего года. Презентация купе и седанов с мотором от «Корвета ZR1» состоялась весной на автодроме «Москоу Рейсвей» – я на нее не попал из-за форс-мажора. И лишь сейчас, после долгих уговоров (ажиотаж вокруг машины бешеный), российский офис «Джи-Эм» нашел для нас окошко и выдал машину на тест. С чем сравнить?

БМВ-М5 пережил рестайлинг и пока недоступен для тестов. Паузу на обновление взял и 558-сильный «Мерседес-Бенц E 63 AMG»; вдобавок он изменил классической компоновке, обзаведясь полным приводом. Новейший суперуниверсал «Ауди-RS6» доберется до России осенью... Что еще есть в бизнес-классе мощностью 500+ сил?

«Ягуар-XFR» немного крупнее «американца» по всем габаритам, кроме высоты, – оттого его приземистый обтекаемый кузов не выглядит массивным. «Кадиллак», напротив, производит монументальное впечатление: рубленые грани, плоские панели, нетипичная для других марок вертикальная оптика. Самые быстрые из «кадиллаков» на самом деле мало чем отличаются внешне от обычных. Никаких развитых антикрыльев и спойлеров – лишь слегка видоизмененные бамперы да вороненые диски. Ну и скромные шильдики с буквой *V* (намек на «Викторию»?).

Стайлинг «Ягуара» версии XFR дополнен аккуратным липспойлером на крышке багажника и развитыми порогами. Все «иксэфы» пару лет назад пережили фейслифтинг и обзавелись головной оптикой в стиле старшего XJ – «пластическая операция» освежила внешность модели, которой в этом году стукнуло пять лет. В салоне мало что изменилось, но улучшения упростили взаимопонимание с машиной. Хороший интерьер, красивый и стильный, – разве что дисплей мультимедийной системы расстраивает простоватой графикой и задержкой откликов.

Интерьер «Кадиллака» воспринимается более пожилым. Здесь не стоит рассчитывать на хай-тек. Вдобавок

Интерьер стильный, однако скользкая кожа на руле и сиденьях не настраивает на спортивный лад.

На автодроме от таких кресел ждешь более четкой фиксации. Вдобавок спинку нельзя установить вертикально.



Простота – залог читаемости. Но цифр по окружности спидометра много и взгляд не всегда успевает за пролетающей их стрелкой.



Чтобы XFR поехал быстро, необходимо перевести селектор в положение *S*, а клавишами рядом с ним включить динамический режим или вовсе отказаться от стабилизации.



Простенький мультимедийный экран, как и на обычных «ягуарах», не поделится информацией о гоночных параметрах.

в царстве кожи, в которую упакованы почти все панели, странно выглядит глянцевая доска центральной консоли. Пластик не только маркий, но и изрядно поцарапан всего за несколько тысяч километров.

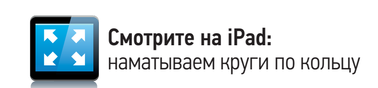
РАБОТА И РЕЛАКСАЦИЯ

Первая поездка выявила еще один возрастной признак «американца»: его эргономику нельзя назвать образцовой. Как ни подгоняй под себя органы управления, все равно что-то напрягает. Передний край опционного сиденья «Рекаро» хочется опустить ниже, выдвижную подушку – немного удлинить, тяжелой педали сцепления – укоротить ход. Да-да, здесь всё как в старые времена – три педали и механика! Обшитый, как и руль, алькантарой рычаг коробки перемещается с усилием, смачно загоняя шестерни в зацепление. Вот только сделать это движением кисти трудновато, а локоть регулярно упирается в подлокотник.

«Ягуар» тоже неидеален. Если отодвинуться, ориентируясь на педали, хочется поставить спинку кресла вертикально, чтобы дотянуться до обшитого скользкой кожей руля, – а она всё равно стоит отлого. После брутального «Кадиллака» органы управления невесомые: руль можно крутить одним пальцем, привод тормозов настроен по-граждански – замедление зависит от перемещения педали, а не от усилия на ней. В городе и за его пределами XFR превращается в кабинет эмоциональной разгрузки. Подвеска собранная, но комфортная: несмотря на увеличенную жесткость пружин и стабилизаторов, «эрка» не хуже гражданских «икс-эфов» изолирует от дорожных невзгод. Отклик на чуть задемпфированную педаль газа кажется сдержанным, но это обман – тяга компрессорной «восьмерки» такова, что даже на сухом асфальте при старте с места системе контроля тяги найдется занятие.

Толкотня в трафике на «Кадиллаке» – это работа. Но нескучная. Предстоит поймать момент, когда схватывает сцепление. Удивиться тому, что при объеме 6,2 л и механическом наддуве с холостых CTS-V не едет. И тут же после яркого подхвата упереться в тяжелую тормозную педаль, чтобы не въехать





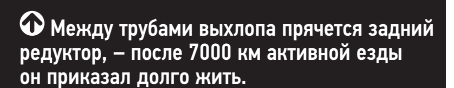
в стремительно надвинувшуюся корму едущего впереди. Бодрит! Но ездить так каждый день… Лучше взять CTS-V с автоматом.

Зато «магнитореологическое» шасси, хоть и поплотнее ягуаровского, избежало нареканий – нет ни зубодробительной тряски, ни пробоев на средних неровностях.

О «АР», «ВИ»…

Кто же круче – «R» или «V»? Выясним на закрытой трассе. Мощные, тяжелые заднеприводные седаны поначалу заставляют осторожничать. Даже Владимир Лабазов, выигравший в 2006 году чемпионский титул на туринговом БМВ-320, выезжает на трек с включенной системой стабилизации. Правда, после первого же круга на «Ягуаре» он сначала ослабляет электронный ошейник, выбрав гоночный режим кнопкой на центральном туннеле, а затем и вовсе отключает страховку. Повадки у XFR классические: стоит чуть переборщить с газом – и корма плывет в сторону. Скольжения на шинах «Данлоп-SP Спорт Макс» начинаются рано, но контролировать автомобиль можно одной рукой – настолько мягко и прогнозируемо развивается занос. В отличие от «Кадиллака CTS-V». Этот держится до последнего. Выход из поворота на 50 км/ч, вторая передача, газ в пол – и седан пулей устремляется вперед.

Фантастический держак – заслуга цепких шин «Мишлен-Пилот Спорт» и дифференциала повышенного трения. Сорвать CTS-V в картинный дрифт на скоростях до 100 км/ч можно, лишь осознанно раскачав машину. Но в ходовых поворотах, когда темп настолько высок, что «Кадиллак» уже не может сопротивляться центробежной силе,



Между трубами выхлопа прячется задний редуктор, – после 7000 км активной езды он приказал долго жить.

В городе и на трассе «Ягуару» тормозов хватает. На автодроме – уже нет: после трех кругов замедление ощутимо падает.





На автодроме XFR сначала пугает кренами и инерцией при приближении к пределу, но за гранью скольжений очень понятен.

На фоне панелей, целиком обшитых кожей, пластик выглядит странно. Вдобавок он быстро пачкается и покрывается царапинами.

Опционные сиденья «Рекаро» в городе не очень удобны, но на автодроме идеально фиксируют пилота.

На архаичный дисплей в комбинации приборов можно вывести данные о боковых перегрузках, – в тесте они подобрались к полутора *g*!

Механизм не позволит ошибиться с выбором передачи, а синхронизаторы коробки выдерживают ударные переключения.

Клавишей на обшитом алькантарой руле «Кадиллака» можно ослабить или полностью отключить систему стабилизации.







срыв происходит быстро и резко. Взять скольжение под контроль в этой ситуации по силам только опытным пилотам.

Такие манеры похожи на поведение гоночной техники – она позволяет достичь выдающихся результатов, но требует высокой квалификации. «Кадиллак» явно создавался по спортивным канонам: выносливые тормоза, цепкое шасси, хорошая обратная связь. Проблемы, которые досаждали в повседневной жизни, на автодроме улетучиваются! Сиденье, оказывается, надежно держит пилота, синхронизаторы коробки не хрустят при мгновенных переключениях, гидроусилитель не «запирается» при быстрой рулежке. Результат – 1 минута 47,1 секунды.

А «Ягуар»? Кошачья мягкость не позволила промчать круг на «Смоленском кольце» быстрее 1 минуты 51,7 секунды. Машина не требует борьбы, но тормозам не хватает стабильности, их привод поначалу пугает большим ходом педали, а после десятка кругов в боевом режиме XFR выдал сообщение о неисправности блокировки дифференциала. Автомобиль ехал, но под сброс газа начинал неприятно чем-то шелестеть в заднем редукторе. Как оказалось, за 7000 км, когда машину гоняли в хвост и в гриву, износился фрикцион блокировки. По словам сервисменов, профилактика отказа простая: если режим эксплуатации экстремальный, регулярно следите за качеством масла в редукторе. Запахло паленым – готовьтесь к ремонту.



Тормоза CTS-V соответствуют разгонным характеристикам: тугая педаль позволяет дозировать замедление круг за кругом.



Чтобы дрифтить на «Кадиллаке CTS-V», нужно изрядное мастерство: на малых скоростях он цепляется до последнего, а после скольжения может отстрелить в другую сторону.



ОФИЦИАЛЬНЫЙ КОММЕНТАРИЙ

представительства «Ягуар Ленд-Ровер Россия»

Производитель советует чаще обслуживать автомобиль, если он эксплуатируется в экстремальных условиях. После спортивных заездов рекомендуется замена масла в редукторе дифференциала. По истории обслуживания данного экземпляра, масло в редукторе не менялось, однако, судя по состоянию шин, машина ездила в жестких условиях, что, вероятно, и привело к неисправности по причине ухудшения свойств масла из-за несвоевременной его замены.

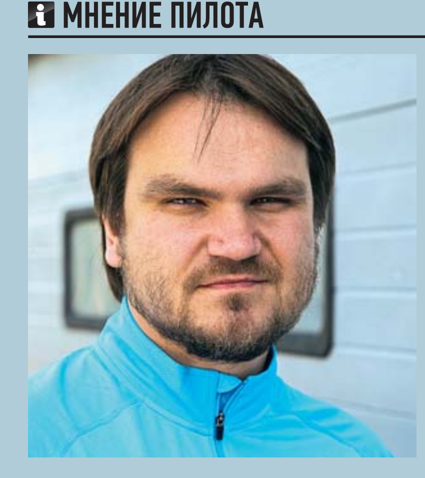
Впрочем, пристальное внимание необходимо любой технике, которая подвергается запредельным нагрузкам. «Кадиллак», например, с периодичностью в пять кругов сигналил о перегреве мотора, – но стоило сбросить темп и прокатиться с километр в спокойном режиме, как





температурный баланс возвращался в норму. Вероятно, причина в крупном подиуме под номерной знак – в Америке он не нужен, а в российской версии перекрывает четверть воздухозаборника. «Ягуару» же не повезло, – но, даже не случись отказа, все равно его сложно назвать гоночным снарядом. Мощный, быстрый, комфортный и безопасный, он не испугает и на треке. Однако «Кадиллак» круче: справится с ним не каждый, но профессиональный пилот сможет выжать максимум. ЗР

МНЕНИЕ ПИЛОТА



Владимир ЛАБАЗОВ, мастер спорта международного класса, чемпион России-2006 в классе «Туринг»

Несмотря на схожие размеры и энерговооруженность, автомобили совершенно разные. У «Ягуара» потрясающий звук двигателя, отменная динамика, комфортное шасси, в нем приятно сидеть. Вот только спинку сиденья не поставить вертикально, а ведь машина этого класса должна предоставлять такую возможность. В динамическом режиме коробки понравились отклики на газ, но на автодроме автомобилю тяжко. Ощущается большая масса, заметны крены, тормоза выдерживают от силы три быстрых круга. Поначалу «Ягуар» даже пугает, но стоит перейти грань скольжений – и ты словно в компьютерный симулятор попадаешь: всё легко и просто.

«Кадиллак CTS-V» сделан для трека. Он кажется намного легче, настолько точен в реакциях. Тормоза очень хваткие и стабильные, разве что задние со временем чуть теряют в эффективности и на торможении с 200 км/ч седан слегка гуляет. При этом CTS-V гуманен к покрышкам.

Удивительно, но на автодроме исчезли претензии к посадке, к отнесенному вправо рычагу механики... А больше всего поразил держак: на выходе из шпильки ты открываешься – и без намека на скольжение «Кадиллак» летит вперед, вплоть до отсечки, которая срабатывает грубо, по-гоночному.

Для повседневной езды порекомендую «Ягуар-XFR», место «Кадиллака» – на треке: в мегаполисе с механикой намучаешься. А если CTS-V с автоматом столь же надежен и быстр, значит, это универсальный автомобиль. На таком можно ездить на работу, а после нее – на автодром.

Лучший круг в тестах ЗР

Nissan GT-R	1.41,8
Audi RS5	1.44,7
Porsche 911 Turbo S	1.45,5
Audi R8 5.2 FSI	1.45,5
Cadillac CTS-V	1.47,1
Mercedes-Benz SLS AMG	1.47,1
Mercedes-Benz C 63 AMG (2-дв.)	1.47,4
Porsche 911 Turbo	1.47,6 (по мокрому)
Lotus Evora	1.49,2
Opel Astra OPC	1.50,0
Volkswagen Golf R (3-дв.)	1.50,7
Chevrolet Camaro	1.51,6
Audi RS3	1.51,6
Renault Megane RS	1.51,6
Jaguar XFR	1.51,7
Ford Focus ST	1.52,9
Toyota GT 86 (механика)	1.53,2
Toyota GT 86 (автомат)	1.53,3
Subaru BRZ	1.53,4
Volkswagen Golf R (5-дв.)	1.54,0
BMW 740Li xDrive	1.54,3
Jaguar XJ 3.0 AWD	1.54,5
Mercedes-Benz C 63 AMG (4-дв.)	1.54,8 (по мокрому)
Volkswagen Golf GTI 35	1.55,0
Ford Mustang 700 (тюнинг)	1.55,4
BMW 1 Series M Coupe	1.55,8 (по мокрому)
Opel Astra GTC	1.55,9
Seat Leon Cupra	1.56,0
Volkswagen Golf GTI	1.56,2
Volkswagen Scirocco	1.56,6
Skoda Octavia RS	1.56,8
Renault Clio RS	1.57,4
Seat Leon FR	1.58,0
Lexus IS-F	1.58,2 (по мокрому)
BMW 135i Coupe	1.58,2 (по мокрому)
Jaguar XKR	1.58,7 (по мокрому)
Volkswagen Phaeton V8	1.59,2
Renault Sandero 1.6 Turbo (тюнинг)	1.59,8
Audi A1 1.4 TFSI	1.59,8
Renault Sandero 1.6 16v (тюнинг)	2.06,7
Ford Fiesta Sport Limited Edition	2.09,8 (по мокрому)
Renault Sandero 1.6 16v	2.12,2
Lada 114	2.16,9

***Примечание.** Время круга на «Смоленском кольце». Субъективной оценкой по 10-балльной шкале является ДРАЙВ-БАЛЛ, который показывает, какое удовольствие способен подарить автомобиль.*

«Рено-Кангу»
от 615 тыс. руб.

КВАДРАТИШ, ПРАКТИШ... ГУТ?

Дешевый и просторный семейный универсал | **Соперники** Renault Kangoo, Fiat Doblo Panorama | **Авторы** Вадим Крючков, Сергей Зиновьев | **Фото** Георгий Садков



«Фиат-Добло Панорама»
от 560 тыс. руб.

В нише бюджетных автомобилей есть занятный, но непрестижный сегмент, на который физические лица обычно обращают мало внимания. Многие развозные фургончики, именующиеся в народе «каблуками» и «пузырями», давно перестали быть грузовиками в чистом виде. Почти у каждой модели есть пассажирская версия с пятью полноценными посадочными местами. И задние три сиденья честные, без оговорки, что «трое крупных мужчин поместятся с трудом». И колени им не придется задирать на уровень плеч, как в некоторых популярных седанах.

Но самая интересная черта этих машин – цена. Железа и полезного объема намного больше, чем у бюджетного седана, а стоимость сопоставимая. Если не меньше! Найти же кроссовер по таким ценам – задача для упорных следопытов.

Вот мы и задались вопросом: не прячется ли среди фургонов некий универсальный автомобиль многоцелевого назначения для всей семьи? Если нет, то почему? А если да, то почему мало кто этим пользуется?

КАМЕННЫЙ МЕШОК

Короткое вечернее протискивание от редакции до дома напрягло и озадачило – 19 л на сотню! При том что ехали на пустой машине и педаль не топтали. Не многовато ли для «Добло» с механической коробкой и малахольным мотором? «Кангу» же кушает еще больше, ведь у него двигатель объемнее. Простите, это точно развозные челноки для города? Если брать Москву, где разновеликие пробки с утра до вечера – обычное состояние будней, коммерческая выгода «пузырей» нам не совсем ясна. Полтонны груза (мелкого) можно, наверное, запихать и в «Калину». При этом оба отнюдь не стреляют со светофора. Нечем им стрельнуть-то. Едут, везут – большего не выжать.

Конечно, изначально так и задумано, но, скажем, гонять каждый день «Добло» и «Кангу» на работу и обратно – антигуманно. По крайней мере это не для бензиновых версий. «Фиат» к тому же рекомендуют заправлять 95-м. «Рено» почти всеяден: от 91-го до 98-го. (Посмотреть бы на того, кто зальет именно 98-й. Тот еще типаж!)

Пометка на будущее: непременно попробовать дизель! Правда, этот хитрый маневр получится только с «Кангу». Итальянский «пузырь» с дизелем к нам упорно не везут из братской (по критерию состояния дорог) Турции, где его собирают.

Но хватит страшилок. Вечер пятницы – это все-таки частный



Угловатый? На асфальте – да. А на грунте «Добло» может поспорить с любым моноприводным кроссовером.

За сдвижной дверью три полноценных и равноценных места для задних пассажиров.

Передняя панель простая, но не громоздкая, и это создает ощущение простора.

Распашные двери грузового отсека открывают доступ к 750-литровому багажнику.

Комбинация приборов хоть и ординарная, а все необходимое есть.

случай. По городу в реалистичных условиях, не особо спеша и не сильно тормозя, получили результаты 10,3 л на сотню для «Добло» и около 11 л для «Кангу». Не то чтобы совсем приемлемо, но допустимо для городских обитателей с моторами схожей кубатуры.

«Кангу» в целом симпатичнее, свежее и богаче. На грузовик похож отдаленно. Мешки с цементом ему не к лицу. Дизайнерская вещь! Один подлокотник чего стоит. И откидной столик для задних сидений. Явно задумано, что не грузчики на нем развернут сэндвичи в пятиминутной паузе между складом и магазином. Но салон как-то тесноват – загадочно и необъяснимо при таких габаритах. Ведь «француз» шире! «Добло» неказист снаружи и внутри, груб пластиком, но у него на зависть удобные передние сиденья, салон просторнее (во всех измерениях) да еще и багажник больше! Командирская посадка «далеко гляжу» характерна для обоих. Вас это смущает? Лично нам, хроническим адептам хэтчбеков B-класса, понравилось.

СВЕЖИЙ ВОЗДУХ

Вот они, широкие и высокие ветровые стекла! Только и слышно – шмяк! шлеп! Слепней в округе стало меньше. Аэродинамика – то, в чем фургоны проигрывают легковушкам однозначно. Однако на загородной трассе при движении со скоростью потока аппетит обеих машин существенно снижается. У «Добло» до 8 л на сотню. Но не забывайте – он все-таки грузовик. Соответственно и повадки грузовые. Разгон не рекорд для итальянского автомобилестроения, есть у них машины и пошустрее. Поэтому некоторые обгоны на двухполоске тщательно просчитываем.

Инженеры сделали все возможное, чтобы «Фиат» и «Рено» не казались умирающими лебедями. Пожертвовали наименее ценным – максималкой. Самый практичный режим езды получился в районе 100 км/ч. Обороты у «Добло» при такой скорости на пятой передаче – 3500. «Кангу» этот же темп держит при 3000. Понятно, как это влияет на расход топлива. Безусловно, «Кангу» капельку резче и быстрее.





Ровно на 7 лошадиных сил. Спешка и гонки не для этих машин.

Никаких сомнений, оба «пузырика» перевезут семью с тещей, собакой и телевизором оптимальным образом. Холодильник поедет отдельно, и его, похоже, не придется вязать к релингам на крыше! Просто демонтируем задний ряд сидений. И огуречная рассада ничуть не ухудшит обзор назад через салонное зеркало, как во всех седанах. Тут все-таки радикально другие штатные емкости для поклажи! Почему россияне так любят седаны?

Не отвлекаемся. Вершиной загородного испытания фургонов стала сельская местность экономически отсталой области. Запузырили «Фиат» сначала на разбитый асфальт, затем



Современные фургоны при правильной их оценке – неплохая альтернатива моноприводным кроссоверам.





В «Кангу» персональные пассажирские кресла дополнены индивидуальными ячейками в потолке для мелочовки.

Невооруженным взглядом видно: у «Кангу» задний свес меньше.

Передняя панель богатая, но несколько съедает полезное пространство.

Стандартный набор приборов во французской машине обременен дизайном.



на гравийный грейдер, лесную дорожку с корнями столетних елей и, наконец, на пыльный проселок. Как по заказу грянул гром, ливануло и раскисло.

Так мы за пять минут стали фанатами 77-сильного «Добло» с приводом на переднюю ось. На штатных шинах прет, как бульдозер. А там, где мы на излюбленных хэтчбеках ползем на второй передаче, огибая ямы в человеческий рост, он без всякого риска дает 90!

Сюрпри-и-из – рессорная задняя подвеска! Вы понимаете, что это означает в сочетании с короткими передаточными числами коробки передач и ломовым сцеплением?! Заодно оцените свесы и клиренс.

У «Кангу» тоже подвеска с хорошим запасом прочности – но сзади она пружинная. Поэтому «француз» в большей степени подстроен под пассажиров, наделен чисто семейными удобствами и предпочитает надежный асфальт. По нему он куда-то доедет, пожалуй, быстрее – особенно при больших пробегах. Но на скверных дорогах уступит «Добло» примерно столько же. Осталось понять, какие дороги вам выпадают чаще. Лично для нас из этой пары более привлекателен «Фиат».

БРОСАЙТЕ КУРИТЬ!

Динамичная езда не их конек. Гаджеты и девайсы с тачскринами – мимо. Отвезти много всего разного почти куда угодно – да! Кроме того, «Кангу» идеален для некурящих, в нем нет емкости для окурков. «Добло» же, судя по крошечной пепельнице, – настоящая находка для тех, кто хочет подавить пристрастие к табаку.

А если серьезно, то это легковушки, гибриды минивэна и фургона, успешно сохранившие некоторые грузовые качества (прежде всего внутренний объем и подвеску). При этом «Добло» в большей степени перевозчик, а «Кангу» скорее турист. Недостатки интерьера с лихвой компенсируются ценниками. И мы еще умолчали о преимуществах сдвижных дверей второго ряда и открывающихся створках багажных отсеков! ЗР



Здесь багажник скромнее, чем у «Добло», но все равно о-го-го!

Данные производителя

Модель	Fiat Doblo Panorama	Renault Kangoo
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4253/1722/1818/2583	4213/1829/1819/2697
колея спереди/сзади	1514/1505	1521/1533
Снаряженная/полная масса, кг	1230/1830	1337/1923
Объем багажника, л	750/3000	660/1521
Время разгона 0–100 км/ч, с	н.д.	15,8
Максимальная скорость, км/ч	148	158
Топливо/запас топлива л	А95/60	А91-98/60
Расход топлива: город./загород./смешан. цикл, л/100 км	9,2/6,3/7,4	10,6/6,7/8,1
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/8	Р4/8
Рабочий объем, см^3	1368	1598
Степень сжатия	11,1	9,5
Мощность, кВт/л.с.	55/77 при 6000 об/мин	62/84 при 5500 об/мин
Крутящий момент, Н·м	115 при 3000 об/мин	128 при 3750 об/мин
ТРАНСМИССИЯ		
Привод	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	М5	М5
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/зависимая рессорная	«Мак-Ферсон»/связанные рычаги, пружинная
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/барабанные	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	185/65R15	195/65R15
	Вместительный, дешевый. Не требователен к качеству дорог.	Модно выглядит, хорошо оснащен. Уютный салон.
	Нет комплектации с дизелем.	Высокая цена. Тесноват при невеликом багажнике.



Две вариации на тему: «Универсальный автомобиль». Работяга «Добло» ценой 644 000 рублей и путешественник «Кангу» стоимостью 755 тысяч. Это почти максимальные планки, есть комплектации дешевле.

В ТЕСНОТЕ ИЛИ В ОБИДЕ

Три детских кресла на заднем сиденье | **Соперники** 110 моделей | **Автор** Максим Сачков | **Заставка** Александр Кульнев | **По материалам** журнала «Аутобильд» (Германия)

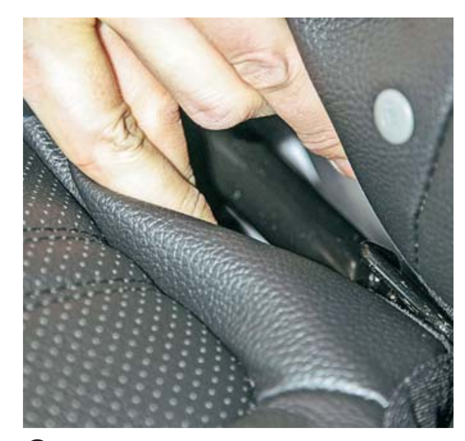
Разместить на заднем сиденье двоих детишек в специальных креслах удается практически в любом автомобиле. А вот место для третьего ребенка найдется далеко не везде. Из сотни с небольшим протестированных машин больше половины оказались непригодными для многодетных семей. Об этом красноречиво говорят данные в таблице, поэтому ограничимся лишь некоторыми комментариями.

ДЕТСКАЯ НА КОЛЕСАХ

Внушительный размер автомобиля в этом случае далеко не всегда является гарантией успеха. Когда три кресла не влезают на заднее сиденье маленького автомобиля – это ожидаемо. Но нередко такая задача оказывается не по силам даже огромным вседорожникам. Например, рельефные сиденья БМВ-Х5 обеспечивают хорошую боковую поддержку телу взрослого, но одновременно съедают драгоценное место для размещения детских кресел. Намного лучше сидушки с плоскими подушками и спинками, как в «Киа-Сид». А больше всего возможностей предоставляют раздельные кресла («Ситроен-С4 Пикассо»).

ПРИСТЕГНИСЬ

Кстати, в автомобилях с раздельными сиденьями проще и пристегиваться, что немаловажно. Тем более что некоторые дети после трех лет защелкивают ремень самостоятельно, а вмешательство в этот процесс папы или мамы часто оборачивается обидами или даже



На некоторых моделях крепления «изофикс» глубоко утоплены под обивкой. Без определенной тренировки и сноровки быстро установить детское кресло не получится.

КАК ТЕСТИРОВАЛИ

В каждый автомобиль на заднее сиденье устанавливали три кресла: одно марки «Рёмер» (Römer; группа 1) по центру и два – «Сайбекс» (Cybex, группа 2-3) по краям. Оценку «хорошо» получали модели, в которых задача не вызвала трудностей и двери легко закрывались. «Тесно» означает, что при установке пришлось попотеть, двери вплотную прилегают к креслам, а дети не могут самостоятельно пристегнуться. В этом случае, хотя три кресла и помещаются, специалисты не рекомендуют такой способ. Фиксация трех кресел «изофиксом» возможна только при трех полноценных раздельных сиденьях. Если в графе «Оценка» стоит слово «нет», значит, три кресла здесь установить вообще невозможно.

Группа 1.
Возраст ребенка: от 9 месяцев до 4 лет (9–18 кг). Крепление кресла: автомобильный трехточечный ремень или «изофикс». Фиксация ребенка: пятиточечный ремень.



Группа 2/3.
Возраст ребенка: от 3 до 12 лет (15–36 кг). Крепление кресла: автомобильный трехточечный ремень или «изофикс». Фиксация ребенка: автомобильный трехточечный ремень.

истериками. Такие скандалы возможны в машинах, получивших оценку «тесно». Ведь без помощи родителей ребенок не пристегнется – либо между креслами нет необходимого зазора, либо замок глубоко утоплен в обивку сиденья. В обоих случаях требуются филигранные действия рукой, чтобы преодолеть все препятствия и защелкнуть ремень. Задача, наоборот, упрощается, когда замок установлен на подушке сиденья.

ТРЕТИЙ И ИЗОФИКС

Крепление «изофикс» не только повышает безопасность, но и экономит время при установке детского кресла. Правда, не всегда. Далеко не на всех автомобилях хороший доступ к крепежным скобам или установлены дополнительные направляющие. Чаще скобы находятся между спинкой и подушкой и закрыты обивкой, что затрудняет установку, особенно если кресел три. И почти у всех моделей, побывавших на тесте, «изофиксы» заднего дивана принимают только пару удерживающих устройств.

ВНИМАНИЕ: НЮАНСЫ!

Если планируете изредка подвозить на небольшие расстояния соседского



«Рено-Дастер». На сиденьях второго ряда распрекрасно помещаются три детских кресла. Замки ремней расположены на подушках сиденья, это упрощает установку удерживающего устройства.



«Хёндэ-i30». Три кресла помещаются, но для установки нужны тонкие и ловкие руки.



Усаживая ребенка постарше в кресло, поставьте спинку максимально высоко. В некоторых моделях подголовник мешает установке, его лучше демонтировать.

Устанавливаем на второй ряд три детских кресла. Какие модели для этого не подходят?

Марка	Модель	Число дверей	Число мест*	Оценка
«Альфа Ромео»	«Джульетта»	5	2/3	тесно
«Ауди»	A1	5	2/3	нет
	A3	3	2/3	нет
	«A4 Авант»	5	2/3	нет
	«A6 Авант»	5	2/3	нет
	Q5	5	2/3	нет
	Q7	5	2/3/2	нет
БМВ	«1 серия»	5	2/3	нет
	«3 серия»	4	2/3	нет
	«3 серия Туринг»	5	2/3	нет
	«5 серия»	5	2/3	нет
	«7 серия»	5	2/3	нет
	X3	5	2/3	нет
	X5	5	2/3	нет
«Вольво»	V60	5	2/3	тесно
«Кадиллак»	«Эскелейд»	5	2/3	хорошо
«Киа»	«Соул»	5	2/3	нет
	«Рио»	5	2/3	нет
	«Венга»	5	2/3	нет
	«Сид»	5	2/3	тесно
	«Оптима»	5	2/3	нет
	«Спортидж»	5	2/3	нет
	«Соренто»	5	2/3/2	нет
«Лексус»	CT 200h	5	2/3	нет
«Мазда»	CX-5	5	2/3	нет
«Мерседес-Бенц»	«А-класс»	5	2/3	нет
	«В-класс»	5	2/3	нет
	«С-класс Т»	5	2/3	тесно
	CLS	5	2/3	нет
	«Е-класс Т»	5	2/3/2	тесно
	«S-класс»	4	2/3	тесно
	GLK	5	2/3	нет
	ML	5	2/3	хорошо
	«Виано»	4	2/3/2	хорошо
«Мини»	«Кантримен»	5	2/3	нет
«Мицубиси»	«Лансер»	5	2/3	тесно
	«Аутлендер»	5	2/3	тесно

Марка	Модель	Число дверей	Число мест*	Оценка
«Ниссан»	«Лиф»	5	2/3	нет
	«Ноут»	5	2/3	нет
	«Джук»	5	2/3	нет
	«Кашкай»	5	2/3	тесно
	«Х-Трейл»	5	2/3	хорошо
	«Пасфайндер»	5	2/3/2	хорошо
«Опель»	«Корса»	3	2/3	нет
	«Астра»	5	2/3	тесно
	«Астра Спортс Турер»	5	2/3	тесно
	«Инсигния»	5	2/3	нет
	«Мерива»	5	2/3	тесно
	«Зафира»	5	2/3	хорошо
	«Мокка»	5	2/3	нет
	«Антара»	5	2/3	тесно
«Пежо»	208	3	2/3	нет
	308	5	2/3	нет
	3008	5	2/3	тесно
	4008	5	2/3	тесно
	508	5	2/3	нет
	«Партнер Типи»	5	2/3	хорошо
«Порше»	«Кайен»	5	2/3	хорошо
«Рено»	«Логан MCV» («Лада-Ларгус»)	5	2/3/2	хорошо
	«Сандеро»	5	2/3	тесно
	«Дастер»	5	2/3	хорошо
	«Флюэнс»	4	2/3	тесно
	«Меган Купе»	3	2/3	нет
	«Кангу»	5	2/3	хорошо
	«Сценик»	5	2/3	хорошо
«Ситроен»	C3	5	2/3	нет
	«C3 Пикассо»	5	2/3	нет
	DS3	3	2/3	нет
	C4	5	2/3	нет
	«C4 Эйркросс»	5	2/3	тесно
	«C4 Пикассо»	5	2/3	хорошо
	«C5 Турер»	5	2/3	нет
	DS5	5	2/3	нет

Марка	Модель	Число дверей	Число мест*	Оценка
«Субару»	«Форестер»	5	2/3	тесно
«Сузуки»	«Кизаши»	4	2/3	нет
	SX4	5	2/3	нет
«Тойота»	«Аурис»	5	2/3	тесно
	«Приус»	5	2/3	нет
	«Версо»	5	2/3/2	хорошо
	«Авенсис»	5	2/3	тесно
	RAV4**	5	2/3	тесно
	«Ленд Крузер»	5	2/3	хорошо
«Фиат»	«Пунто»	5	2/3	нет
	«Фримонт»	5	2/3/2	хорошо
«Фольксваген»	«Поло»	5	2/3	нет
	«Гольф 7»	5	2/3	нет
	«Гольф 6»	5	2/3	нет
	«Пассат»	5	2/3	нет
	«Пассат СС»	4	2/3	нет
	«Туран»	5	2/3	хорошо
«Форд»	«Фокус»	5	2/3	нет
	«Мондео»	5	2/3	тесно
	«Куга»**	5	2/3	тесно
	S-MAX	5	2/3/2	хорошо
	«Гэлакси»	5	2/3/2	хорошо
«Хонда»	CR-V	5	2/3	нет
«Хёндэ»	i30 универсал	5	2/3	тесно
	ix35	5	2/3	тесно
	i40 универсал	5	2/3	нет
	«Санта-Фе»	5	2/3	хорошо
«Шевроле»	«Спарк»	5	2/3	нет
	«Круз»	5	2/3	нет
	«Малибу»	4	2/3	нет
	«Каптива»	5	2/3	нет
	«Орландо»	5	2/3/2	тесно
«Шкода»	«Фабия»	5	2/3	нет
	«Рапид»	5	2/3	тесно
	«Октавия Комби»**	5	2/3	нет
	«Суперб Комби»	5	2/3	нет
	«Йети»	5	2/3	тесно

*Переднее сиденье/второй ряд/третий ряд. **Модель предыдущего поколения.



БМВ 5-й серии. Рельефные сиденья обеспечивают отличную поддержку для взрослых. Но для трех детей не годятся.



«Шевроле-Малибу». «Изофикс» крепит сиденье со смещением от центра. Поэтому рядом расположится лишь один взрослый.

«Киа-Соренто». Размер имеет значение, но не всегда решающее. Некоторые большие вседорожники не используют полностью пространство в салоне из-за непрактично расположенных замков ремней. Например, в «Соренто» их перекрывает установленное по центру кресло.



ребенка, усаживая его третьим на заднем сиденье между собственными детьми, вам подойдут некоторые седаны или хэтчбеки, например «Форд-Мондео» или «Тойота-Аурис». Но звание «полносемейных» однозначно остается за вэнами и большими вседорожниками. Одними из лучших по соотношению цены и функциональности оказались недорогие модели «Рено» – «Дастер» и «Логан MCV» (у нас – «Лада-Ларгус»). К ним примыкает не продающийся в России официально компактвэн «Дачия-Лоджи». Некоторые конкуренты исключены из борьбы вследствие особенностей конструкции. Так, среднее место во втором ряду «Опеля-Зафира Турер» не удовлетворяет требованиям Правил ЕЭК ООН № 16 – поэтому в этой машине устанавливать детское сиденье по центру запрещено. ЗР

Тему безопасности детей на дороге мы поддерживаем уже 85 лет. Об этом – материал на с. 228.

ЭКО-НЕВИДАЛЬ

Испытания электромобилей в российских условиях | **Участники** Renault Twizy, Nissan LEAF, Mitsubishi i-MiEV, Renault Fluence Z.E. | **Автор** Михаил Кулешов | **Фото** Константин Якубов

Они непохожи друг на друга и созданы для разных целей. У каждого своя философия, количество нулей на ценнике и даже число посадочных мест. Наиболее крупный вдвое длиннее самого компактного, и лишь один из этих электромобилей в России можно купить официально. И все-таки мы собрали их вместе, запаслись удлинителями и на целую неделю выпали из привычного автомобильного мира, задавшись целью ответить на один несложный вопрос: на чем поедем в обозримое будущее?

МОСКВА НЕТОВАРНАЯ

Соседи по потоку улыбались и вскидывали вверх большой палец, приветствуя на Садовом кольце чудо света по имени «Твизи». Мы с коллегой перегоняли два «рено» из офиса представительства в редакцию, однако мой электрический «Флюэнс», прикрывавший на дороге тылы эпатажного малыша, никто упорно не замечал. А ведь этот автомобиль тоже непростой, ничуть не менее инновационный. Присмотритесь! Задняя часть не повторяет очертания



бензиновой версии: здесь иная форма стоек и самобытная оптика, а общая длина увеличена аж на 128 мм – это необходимо для размещения литиево-ионной батареи между задним сиденьем и багажником. На родине такой «Флюэнс» стоит минимум 26 100 евро (из них 7 тысяч оплачивает государство) и просто обязан быть замечен на улицах Москвы! Но нет. Даже надпись «100% электрический автомобиль Renault» на борту не подогревает зрительский интерес: люди увлечены крохой «Твизи» и с восторгом снимают машину на телефоны.

Точно так же лет десять назад мы радовались диковинным в то время «смартам» и «мини», фотографируя их на пленочные камеры или примитивную «цифру», чтобы затем обсудить с друзьями. Французам удалось добиться подобного эффекта сегодня, а это дорогого стоит! Если быть точным, минимум 7090 евро. Во Франции. Причем это плата за 5-сильную версию с максималкой 45 км/ч, а эквивалентный тестовому автомобиль (17 л.с.) дороже еще на 700 евро. Прибавьте 590 евро за двери, будьте добры еще 250 за металлик. И не забудьте ежемесячно отчислять концерну от 50 до 72 евро (в зависимости от срока) за аренду батарей. Получается без малого 9 тысяч. Дорого? Если вы



Инструкция на странице 20



Renault Fluence Z.E.

Концепт показали на франкфуртском автосалоне в 2009 году. С 2011-го серийную машину наряду с обычными «флюэнсами» начали выпускать в Турции.

ДВИГАТЕЛЬ:
электрический, 96 л.с.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
от 26 100 евро (во Франции, без учета дотаций).

Nissan LEAF

Премьера модели состоялась на Токийском мотор-шоу в 2009 году. Весной 2010 года «Лиф» был запущен в серию, а осенью первым среди электромобилей удостоился европейского титула *Car of the Year 2011*.

ДВИГАТЕЛЬ:
электрический, 109 л.с.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
от 24 100 евро (в Великобритании, без учета дотаций).

Mitsubishi i-MiEV

Построен на базе бензинового «Мицубиси-i», выпускаемого с 2006 года. В апреле 2010-го стартовали продажи модели в Японии, в декабре – в Европе.

ДВИГАТЕЛЬ:
электрический, 67 л.с.

ЦЕНА БАЗОВОЙ ВЕРСИИ:
1 799 000 руб.

экстраверт, обожающий повышенное внимание к своей персоне, – уверяю, нет! Ни один суперкар, кабриолет или лимузин не вызывает такого ажиотажа. Когда вы за рулем «Твизи», мир вращается вокруг вас.

Про хэтчбек «Ниссан-Лиф», обладателя европейского титула *Car of the Year 2011*, такого не скажешь. Этот «японец» также изначально создан как электрокар, однако вниманием на московских проспектах обделен. Судя по общественному безразличию, большинство соотечественников принимает машину за «еще один «Ниссан» с внешних рынков» и даже не догадывается о ее электрической природе. Впрочем, за рулем «Лифа» о ней нетрудно и забыть! По водительским ощущениям, этот электромобиль невероятно близок к бензиновым образцам. Скажу больше: при наличии соответствующих моторов он мог бы стать очень сильным игроком в современном гольф-классе. Но вместо этого расходится по Японии, США и целому ряду европейских стран только в форм-факторе электромобиля, а рынок номер один для «Лифа» – это Норвегия. На начало текущего года там зарегистрировано более 3400 экземпляров.

Россия? Наш рынок японцы рассматривают как перспективный, но хромающая на обе ноги инфраструктура не сулит скорого перехода в иной статус. В качестве ценового ориентира приведу стоимость в Великобритании, где весной текущего года для выпуска «лифов» был запущен завод: 18 400 евро с учетом государственной дотации в 5,7 тысячи. Плюс 80 евро за батарею ежемесячно.

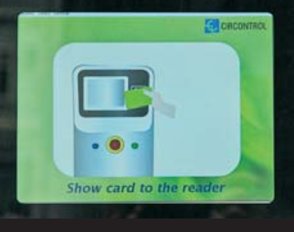
Наш последний герой – обтянутый зеркальным винилом «Мицубиси i-MiEV». Сегодня это единственный (не считая китайской техники и таинственной «Лады-Эллада») электромобиль, официально представленный на российском рынке и реализуемый за баснословные 1 799 000 рублей. Казалось бы, кто отдаст такие деньги за не первой свежести аппарат (бензиновый «Мицубиси-i» выпускают в Японии с 2006 года), габаритами близкий к «Матизу»? Однако берут. В России за неполные два года продаж хозяев нашли более 100 электромобилей. Трудно поверить, но стоило выехать на «Мицубиси» из дилерских ворот, как я встретил на Ленинском мужчину в белом «ай-Миеве». Поравнявшись и показав мне жестом свое одобрение, он умчался в сторону центра. Хватит ли

Renault Twizy

Концепт-кар представили в 2009 году на мотор-шоу во Франкфурте. Весной 2012 года стартовали продажи серийной модели в Европе.

ДВИГАТЕЛИ: электрические, 5–17 л.с.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: от 7090 евро (во Франции).



ИНФРАСТРУКТУРА

На данный момент в столице установлена 41 зарядная станция, но лишь 19 терминалов – в публичном доступе (включая четыре станции быстрой зарядки стандарта CHAdeMO). Подробная карта зарядной сети доступна на сайте поставщика зарядного оборудования компании «Револьта» (www.revolta.ru), а для беспрепятственного использования терминалов необходимо за 200 рублей приобрести в офисе компании карту доступа. Сама зарядка на большинстве станций бесплатная. Исключения – терминал стандарта CHAdeMO на 26-м километре МКАД, где за 20-минутный сеанс быстрой зарядки просят 200 рублей, а также обычная «розетка» по адресу: шоссе Энтузиастов, д. 12, корп. 2. Здесь за час подпитки отдадите 30 рублей. Если учесть, что для полной зарядки «Флюэнса» или «Лифа» требуется около 9 часов, то 110–120 км их пробега обойдутся в 270 рублей, что с финансовой точки зрения эквивалентно расходу бензина 8 л/100 км.

его машине заряда, чтобы вернуться вечером на окраину? Этот вопрос еще долго не выходил у меня из головы, ведь наутро нам предстояло перегонять весь квартет на Дмитровский полигон. Дотянем?

ДЖЕНТЛЬМЕНЫ, ЗАВОДИТЕ МОТОРЫ

В двух участниках теста я не сомневался. Обладатели наиболее емких батарей «Ниссан-Лиф» и «Рено-Флюэнс» должны без труда преодолеть заданную дистанцию и даже сохранить около половины заряда: декларируемый производителем запас хода составляет 175 и 185 км соответственно, а до полигона всего 90 км. Должен справиться и «Мицубиси i-MiEV» с заявленной дальностью 150 км, но сити-кар «Рено-Твизи»... Теоретически на одной зарядке и он способен протянуть около сотни, однако автопроизводители нередко льстят себе по части паспортных данных. Что и подтвердилось утром, когда мы привели в боевую готовность электродвигатели заряженных под завязку машин и увидели на экранах борткомпьютеров следующие цифры:

Автомобиль	Запас хода, км
Nissan LEAF	160
Renault Fluence	111
Mitsubishi i-MiEV	109
Renault Twizy	66

Спокойно, без паники! Вчера в офисе «Рено» мне рассказывали, что указанный запас хода напрямую зависит от манеры езды – совсем как у обычных автомобилей. Значит, будем играть в экоралли. Кладу на заднее сиденье «Твизи» катушку-удлинитель, запускаю на смартфоне известный сервис, чтобы проложить оптимальный маршрут... и вот она, первая неприятность. Дмитровское шоссе стоит в глухой пробке, а объезд через Алтуфьевское отнимет несколько дополнительных километров, которыми «Твизи» никак не располагает. А тут еще саркастический голос коллеги по рации: «Кажется, дождь начинается»!

Нет, что касается вихрей враждебных, пилоту маленького «Рено» живется неплохо. Даже падающие с неба капли дождя практически не попадают в салон. Но если обгоняющий автомобиль угодит колесом












Прекрасные ездовые свойства и плавность хода, просторный салон, лучшие в квартете тормоза.


Запас хода скромный на фоне времени зарядки. Монолитный задний диван. Батарея съедает огромную часть багажника.

в глубокую лужу… В общем, советую при каждодневных поездках на «Твизи» иметь в запасе сменный верх. Или надевать дождевик. Так или иначе, когда наш диковинный караван миновал Алтуфьевское шоссе и выбрался на МКАД, взяв курс к Дмитровке, дождь прекратился и позволил собраться с мыслями. Отсюда до полигона ровно 71 км, и я по рации спрашиваю коллег о состоянии дел: «Лиф»?» – «133!» – «Флюэнс»?» – «86!» – «Ай-Миев»?» – «95!» И целых 56 км обещает продержаться малыш «Твизи». Неплохо идем!

Знали бы вы, чего это стоило. Для поддержания экономичного режима движения педаль газа нужно буквально ласкать, иначе индикатор на панели тут же сообщает о переходе в энергозатратный режим, а деления батареек и показания запаса хода на всех автомобилях исчезают на глазах. Крейсерская скорость для «Твизи» – 50 км/ч. С горок – лучше накатом. Так батарея немного подзаряжается, а система рекуперативного торможения собирает дополнительные крохи энергии – фактический аналог формульной KERS! Вот такими усилиями за 40 км до финишной черты запас хода моей машины наконец-то сравнялся с оставшимся расстоянием, придав немного уверенности. Тогда же стало очевидно: коллеги с запасом преодолеют дистанцию, а под занавес даже смогут шикануть – пересечь финишную черту с музыкой и кондиционером!

В РОЗЕТКУ ДО ПОЛНОГО

Когда машины замерли у полигоновского шлагбаума, моя батарейка

«Рено-Флюэнс Z.E.»

1. Точно такие же сиденья стоят в обычном «Флюэнсе». Посадка удобная, но отсутствие выраженной боковой поддержки склоняет к спокойной езде.

2. Электрический «Флюэнс» на 128 мм длиннее обычного, и эту разницу видно невооруженным глазом.

3. По запасу пространства для пассажиров «Флюэнс» – безоговорочный лидер этого теста. При необходимости сзади худо-бедно устроятся трое.

4. Тяговая батарея съедает львиную долю потенциально большого багажника, заодно делая невозможной трансформацию заднего ряда. Зато на случай прокола «Флюэнс» единственный предлагает герметик и ремкомплект. В других электромобилях нет и этого.

5. Интерьер полностью повторяет привычные салоны «Флюэнса» и «Мегана». Лишь иные шкалы приборов и надпись *Z.E.* на декоративной накладке выдадут электрическую природу.

«Мицубиси-iMiEV»

1. В общем и целом интерьер производит приятное впечатление. Здесь достойные отделочные материалы и прекрасный обзор. Но почему шайбу управления воздушными потоками убрали в слепую зону внизу панели, а крутилки, отвечающие за температуру и интенсивность вентилятора, подняли наверх? Как раз ими можно пользоваться на ощупь!

2. Хвала конструкторам, сумевшим компактно разместить под полом электромотор и батарею. Единственный автомобиль из квартета, чьи багажные литры не съедены этой техникой.

3. Двоим взрослым сзади вполне терпимо.

4. «Мицубиси i-MiEV» на 20 мм короче «Матиза» и ровно на столько же у́же.

5. Плоское на вид кресло на деле оказалось удобным. Даже самые рослые остались довольны.

(и эмоциональная тоже!) истощилась настолько, что автомобиль отказывался разгоняться быстрее 20 км/ч и показывал запас в 2 км. «Твизи» справился, но напомнил, что создан для города. И пусть при острой необходимости и осмысленном подходе к вождению подобные игры в «большой туризм» возможны, ни капли удовольствия они не доставят.

Ну а дальше… Дальше работа встала. Для проведения измерений, фотосъемки и прочих привычных дел автомобили нужно зарядить. И если «Твизи» требовал на насыщение батареи приемлемые три с половиной часа, то остальные участники обещали набраться сил кто за семь часов, кто за девять. Нет проблем, мы подождем. Но теперь представьте, что подобная ситуация случилась с вами где-то в параллельной вселенной, где вы каждодневно эксплуатируете «электроприбор» и при всем желании не можете спланировать каждый шаг. Представьте, что ехать нужно срочно: кому-то нужна помощь или вас внезапно пригласили на вечеринку сегодня вечером.

– Старина, приезжай на покер!



Приличная динамика, неплохие тормоза, комфортные подвески. Благодаря удачной компоновке батарея не съедает пространство багажника и салона.



Эргономические проколы на месте водителя. Долгое время зарядки, скромный запас хода. Нескромная цена.

1

2

3

4

5



Интерьер, богатое оснащение. Впечатляющая разгонная динамика и плавность хода, достойная управляемость.

На полную зарядку уходит более девяти часов.

– Конечно, дружище! Вот только заряжусь! Часов через девять буду…

Глупо, не правда ли? Именно поэтому назначение электрических «Флюэнса», «Лифа» и «ай-Миева» остается для меня куда большей загадкой, чем философия «Твизи». Каждый из этой троицы пытается доказать, что способен стать полноценной заменой машинам с ДВС, помощником на все случаи жизни и единственным автомобилем в семье. Но очевидно, что без дублера им не обойтись. Не помогут даже станции быстрой зарядки стандарта CHAdeMO, готовые за полчаса зарядить батарею на 80%, поскольку на всю Москву их четыре штуки. Да и в Европе такие встречаются, прямо скажем, не на каждом углу.

И это печально. Ведь удовольствие от вождения эти электромобили дарят немалое, причем «Лиф» буквально влюбляет в себя. Здесь по-настоящему классный интерьер с фантастически красивой приборной панелью и светлыми «плюшевыми» креслами; этой шайбой я готов выбирать режимы движения без конца, а шасси с первых же километров покоряет удивительной плавностью хода и неплохой управляемостью. Добавьте убойную тягу 80-киловаттного мотора, чьи 280 Н·м доступны уже с момента пуска, – и полу́чите

«Ниссан-Лиф»

1. Кресла удобные, а материал отделки приятен на ощупь. Но следить за его чистотой придется особенно тщательно.

2. «Лиф» не станет помехой даже в левом ряду скоростного шоссе. Максимальная скорость более 150 км/ч – отличный результат для электромобиля.

3. Массивная технологическая перегородка съедает внушительную часть и без того небольшого багажника.

4. Задний диван установлен непривычно высоко, однако двоим пассажирам от этого не менее удобно.

5. Интерьер великолепен как по качеству материалов, так и по эргономике. Сразу видно, что машину хотели сделать особенной.

«Рено-Твизи»

1. Кокпит прост: руль с подушкой безопасности, кнопки выбора режимов движения, небольшой дисплей перед глазами да пара бардачков. Тот, что справа, запирается.

2. Для перемещений по городу «Твизи» идеален! Он не потеряется в потоке и не доставит проблем с парковкой.

3. «Твизи» своим ходом добрался до полигона, подтвердив паспортный запас хода в 100 км. Однако за каждый километр пришлось воевать.

4. Ручник – единственная противоугонная система. Снять его можно, лишь включив «зажигание».

5. Дренажное отверстие не позволит дождевой воде застояться.

6. Да! «Твизи» правда двухместный, а за спиной пассажира – запирающийся на ключ багажный отсек. Увы, перевозить там можно разве что клатч или перчатки.

настоящий фейерверк эмоций… которые через сто с небольшим километров угаснут и потребуют восполнить заряд.

Похожим образом обстоят дела с «Флюэнсом», однако «Рено» при нормальной эксплуатации продержится и того меньше: думаю, сотня – его предел. «Француз» скучнее «японца» в деталях: внутреннее убранство лишено ярких красок

Повышенное внимание общественности. Приличный (с учетом емкости батареи) запас хода, быстрая зарядка. Исключительная маневренность и отсутствие проблем с парковкой.

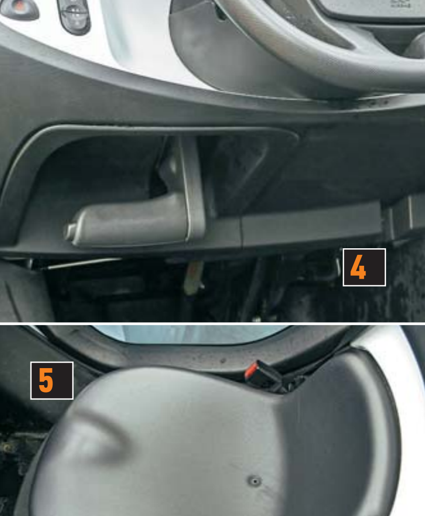
Повышенное внимание надоедает. Эксплуатация в дождь – сомнительное удовольствие. Не везде безопасно оставлять без присмотра.

и запоминающихся черт. Зато задний ряд самый просторный да и оснащение практически не отстает. К тому же едет машина отлично: гармоничное шасси сочетается с тяговитым мотором, абсолютная тишина вкупе с завидной плавностью хода расслабляет и убаюкивает. Если говорить об ощущениях, «Лиф» и «Флюэнс» – самые «бензиновые» электромобили. Уж простите за каламбур.

Неплох и «Мицубиси i-MiEV». Спрятав под днище машины силовой













Езда в дождь не так страшна, как может показаться. Однако дождевик не помешает.

На заднем сиденье наш приборист ростом 192 см. Через пару минут ему удастся даже раскрыть на коленях необходимый для замеров ноутбук.

агрегат и тяговую батарею, центр тяжести электромобиля смогли максимально опустить, получив достаточно устойчивую «тележку», салон которой при кажущейся миниатюрности легко приютит четверых, а 49 кВт и 180 Н·м вполне хватит, чтобы динамично доставить их из пункта *А* в пункт *В*, между которыми километров девяносто. Управлять этим автомобилем приятно и просто, и, не считая нескольких эргономических проколов, электрический «Мицубиси» совершенно не за что журить.

«Рено-Твизи» другой: маленький, жесткий и шумный. С невероятно тесным и открытым всем ветрам

Дорога на полигон отняла на полтора часа больше обычного, поскольку темп колонне задавал плетущийся со скоростью 50 км/ч «Рено-Твизи».



ДВИГАТЕЛЬ ВНУТРЕННЕГО СГОРАНИЯ

Стоимость А95	31 руб./л
Расход топлива	7 л/100 км
Годовой пробег	20 000 км
Стоимость 100 км пробега	217 руб.
Затраты в год	43 400 руб.

ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЬ

Стоимость 1 кВт·ч	дневной тариф: 2,82 руб.
	ночной тариф: 0,71 руб.
Расход	14 кВт·ч/100 км
Годовой пробег	20 000 км
Стоимость 100 км пробега	дневной тариф: 39,48 руб.
	ночной тариф: 9,94 руб.
Затраты в год	дневной тариф: 7896 руб.
	ночной тариф: 1988 руб.

ЭКОНОМИЯ

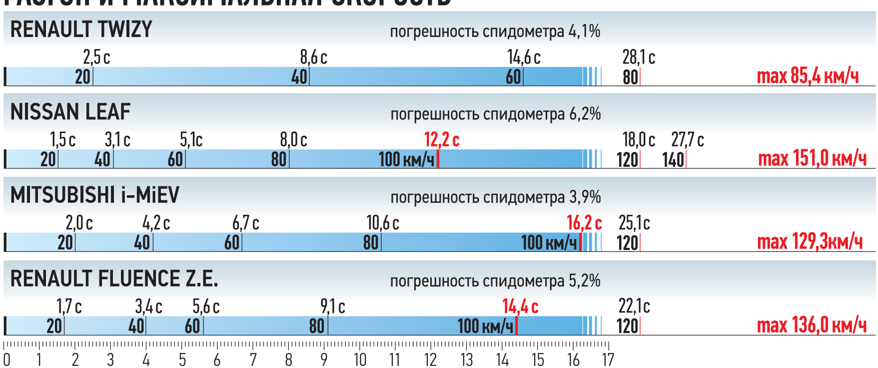
Давайте посчитаем выгоду, которую можно получить, оплачивая лишь электричество (в Москве на момент подготовки статьи).
Для сравнения возьмем наш «Флюэнс Z.E.», потреблявший за время теста в среднем 14 кВт·ч/100 км и обычный «Флюэнс» со 114-сильным мотором и вариатором, которому в смешанном цикле требуется 7 л бензина А95 на сотню. За годовой пробег примем усредненные 20 000 км.

Выходит, даже заряжая электромобиль по дорогому дневному тарифу, можно ежегодно экономить 35 500 рублей. Вот только разницу в цене между авто с ДВС и электромобилем эти деньги едва ли окупят. Ведь бензиновый «Флюэнс» стоит 700 000 рублей, а электрический (даже если просто перевести в рубли его европейскую стоимость) – более миллиона. Получается, срок окупаемости не менее десяти лет. Я не готов. А вы?



Добравшийся до розетки «Твизи» (1) показывает текущий заряд в процентах, «Лиф» (2) и «Флюэнс» (3) отображают время, оставшееся до полной зарядки, а о готовности «ай-Миева» (4) остается лишь гадать, ожидая, когда красный индикатор на блоке питания сменится зеленым.

РАЗГОН и МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ



ТОРМОЖЕНИЕ со 100 км/ч

RENAULT TWIZY	NISSAN LEAF		MITSUBISHI i-MiEV		RENAULT FLUENCE Z.E.	
измерения не проводились	путь	44,0 м	путь	42,0 м	путь	39,0 м
	замедление	8,77 м/с²	замедление	9,20 м/с²	замедление	9,89 м/с²

задним сиденьем, максимальной скоростью 85 км/ч (из-за чего, кстати, мы не смогли оценить торможение со 100 км/ч), отсутствием ABS, печки, усилителей руля и тормозов, а также с запасом хода в 65–70 км. Он абсолютно несерьезен, но именно в этом его сила. На мой взгляд, из всей четверки он один имеет сегодня хотя бы призрачный смысл.

***

Так какой же электромобиль больше других достоин разделить с человечеством светлое будущее? В этом тесте нет победителей и проигравших: машины и их концепции слишком разные. Но каждому сопернику в отдельности мы говорим – ДА! Все они – предвестники неизбежной электрической эры, Белка и Стрелка

С такими автомобилями не пропадешь! Отказать нам в розетке не смогли ни в гостинице, ни на мойке.

4

серийного электромобилестроения и подключенный к розетке Колумб. Прекрасно, что на раннем витке своего развития они получились столь непохожими.

До начала теста я никогда не ездил на электромобилях и относился к ним с изрядной долей скепсиса, но эта электрическая неделя перевернула мои представления.

Признаю, что проблем на сегодняшний день остается масса, но также уверен: при желании их можно оперативно разрешить.

Во-первых, поколдовать над емкостью батарей и, как следствие, запасом хода, поскольку даже 150 км для автомобиля, претендующего на роль универсально-повседневного, – пробег просто смешной.

По расположению зарядного гнезда «Лиф» (1) похож на «Твизи» (2). Только разъема стандарта CHAdeMO у маленького «француза» нет. «Флюэнс» (3) и i-MiEV (4) имеют сразу два гнезда – по одному с каждого борта.



Выбирать режимы движения создатели «Лифа» предлагают этой футуристической шайбой. Влево и на себя – «драйв» (повторное движение включает режим «эко»). Влево и от себя – «реверс».



Селектор электро-«Флюэнса» ничем не отличается от привычного. Экономичного режима здесь нет.



«Мицубиси» предлагает сразу два экорежима: *C (Comfort)* и *B (Brake)*. В последнем рекуперативное торможение наиболее эффективно.



Управление «трансмиссионными» режимами «Твизи» осуществляется кнопками слева от руля. Оказалось, вполне удобно.

Во-вторых, семимильными шагами развивать практически отсутствующую в стране инфраструктуру. Причем сосредоточиться именно на розетках стандарта CHAdeMO для быстрой зарядки.

В-третьих, отменить для всех ввозимых электромобилей таможенный сбор и по примеру большинства европейских стран начать стимулировать их покупку солидными госдотациями.

И в-четвертых, установить льготы в виде бесплатной парковки, разрешить движение по выделенным полосам и отменить дорожный налог. Вот тогда доля электромобилей на наших улицах начнет расти.

Повторюсь, я не верю в сказки. Стараюсь мыслить реальными категориями и понимаю, что Россия дойдет до электромобильного будущего не завтра и даже не в ближайшие пять-шесть лет. Однако по причине еще

«ЭЛЕКТРОННАЯ ПОЧТА»

По иронии судьбы, в первый день нашего теста новостные ленты распространили информацию о том, что Почта России отказывается от 12 электромобилей (десять «кангу Z.E.» и два «твизи»), контракт на поставку которых был подписан в марте текущего года. Новое руководство пересмотрело приоритеты развития, посчитав экономически невыгодным приобретение дорогой инновационной техники. Ведь, по подсчетам экспертов, даже при ежегодном пробеге 40 000 км срок окупаемости превысит 16 лет. Электромобилям предстояло трудиться в Москве, Санкт-Петербурге, Краснодаре, Казани и Сочи.

Данные производителя

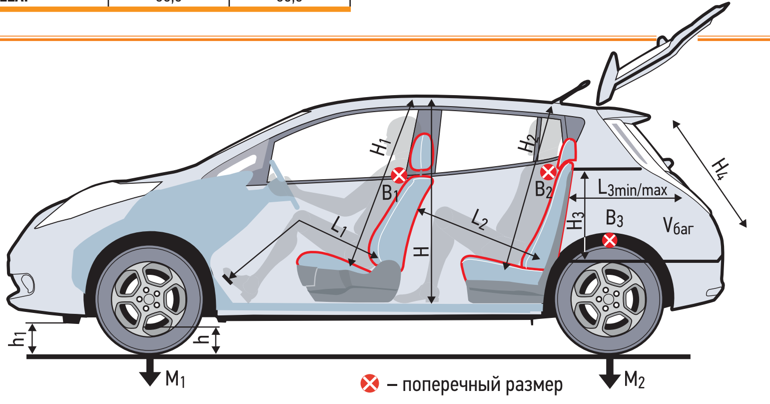
Модель	RENAULT TWIZY	NISSAN LEAF	MITSUBISHI i-MiEV	RENAULT FLUENCE Z.E.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ				
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	2340/1240/1454/1686	4445/1770/1550/2700	3475/1475/1610/2550	4748/1809/1458/2702
колея спереди/сзади	1094/1080	1535/1535	1310/1270	1537/1555
Объем багажника, л	39,5*	330/680	227/860	317
Радиус поворота, м	н.д.	н.д.	4,5	н.д.
Снаряженная/полная масса, кг	474/690	1525/1965	1110/1450	1605/2023
Время разгона 0–100 км/ч, с	–	11,9	15,9	13
Максимальная скорость, км/ч	81	145	130	135
Запас хода, км	100	175	150	185
Потребление энергии, Вт·ч/км	н.д.	н.д.	135	н.д.
ДВИГАТЕЛЬ				
Тип	электрический асинхронный	электрический синхронный	электрический синхронный	электрический синхронный
Расположение	сзади поперечно	спереди поперечно	сзади поперечно	спереди поперечно
Батарея	литиево-ионная	литиево-ионная	литиево-ионная	литиево-ионная
Емкость батареи, кВт·ч	6,1	24	16	22
Мощность, кВт/л.с.	13/17 при 2100–9000 об/мин	80/109 при 2730–9800 об/мин	49/67 при 2500–8000 об/мин	70/96 при 3000–8900 об/мин
Крутящий момент, Н·м	57 при 0–2100 об/мин	280 при 0–2730 об/мин	180 при 0–2000 об/мин	226 при 400–2500 об/мин
ТРАНСМИССИЯ				
Тип	заднеприводная	переднеприводная	заднеприводная	переднеприводная
Главная передача	9,23	7,94	6,07	н.д.
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ				
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/«Мак-Ферсон»	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	«Де-Дион»/упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное без усилителя	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: спереди/сзади	дисковые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые/барабанные	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин: спереди, сзади	125/80R13, 145/80R13	205/55R16	145/65R15, 175/55R15	205/55R16

Суммарный объем всех отделений.

Средний уровень шума в салоне, дБА (замеры ЗР)

Модель	Скорость, км/ч	
	60	80
RENAULT TWIZY	81,8	84,9
RENAULT FLUENCE Z.E.	63,2	63,5
MITSUBISHI i-MiEV	61,7	66,1
NISSAN LEAF	60,6	63,3

не до конца растерянных патриотических чувств надеюсь – произойдет это относительно скоро. Не могу сказать, что буду ждать этого дня с нетерпением, но, когда он наступит, встречу его с улыбкой и, хочется верить, без удлинителя в руке. Потому что на моей и на вашей улице наверняка будет стоять специальный зарядный столбик. ЗР



Замеры ЗР

Модель	L_1, мм	H_1, мм	B_1, мм	H, мм	L_2, мм	H_2, мм	B_2, мм	$L_{3min/max}$, мм	H_3, мм	B_3, мм	H_4, мм	$V_{баг.}$, л	M_1, кг(%)	M_2, кг(%)	M (M_1+M_2), кг	h, мм	h_1, мм
RENAULT TWIZY	940–1125	990	850	1180	400–595	915	510	–	–	–	–	8	222 (44,2)	280 (55,8)	502	130*	130
NISSAN LEAF	960–1130	1040	1375	1165	650–880	945	1315	500/1540	550	1000	825	280	868 (56,3)	675 (43,7)	1543	160*	225
MITSUBISHI i-MiEV	915–1090	1035	1270	1230	610–830	975	1200	550/1375	370	930	760	128	526 (45,5)	630 (54,5)	1156	150	190
RENAULT FLUENCE Z.E.	935–1190	1020	1410	1190	630–870	940	1340	415	545	1285	515	268	731 (45,0)	895 (55,0)	1626	140*	205

*По защите двигателя.

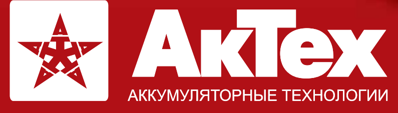


ИТОГ

Как только производители решат проблемы с емкостью батарей, а зарядная инфраструктура начнет развиваться с приемлемой скоростью, я с удовольствием пересяду на электромобиль. А если этого не произойдет, буду уговаривать «Рено» выпустить бензиновый «Твизи».

Михаил Кулешов


РЕГИСТР
ISO 9001
ИСО 9001


АкТех
АККУМУЛЯТОРНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ


МОРСКОЙ
РЕГИСТР

КАК ЧИТАТЬ ЭТИКЕТКУ МОТОРНОГО МАСЛА?..

ИЛИ СТАНЬ СПЕЦИАЛИСТОМ ЗА НЕСКОЛЬКО МИНУТ

Выбираете ли вы моторное масло самостоятельно или доверяете этот выбор кому-либо другому, существуют несколько простых советов, которые не помешают даже опытному автолюбителю. Предлагаем вам внимательно взглянуть на канистру моторного масла, чтобы впредь обезопасить себя от ошибочного выбора или иметь возможность проверить рекомендацию механика на СТО.

Итак, что же нужно знать, выбирая моторное масло, и о чем нам должна рассказать его этикетка?



ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ

Производитель хочет подчеркнуть, что продукт создан по современным технологиям, которые зачастую защищены международными патентами. В данном случае это уникальная адаптивная формула, позволяющая усиливать необходимые свойства масла в зависимости от режимов работы двигателя.



ХИМИЧЕСКИЙ СОСТАВ ОСНОВЫ

Масла делятся на минеральные, полусинтетические и синтетические.

В данном случае этикетка четко указывает, что перед нами синтетическое моторное масло.



НАЗВАНИЕ ПРОДУКТА

Название продукта не столь важно при выборе масла, однако в данном случае оно указывает на то, что масло является полностью синтетическим (название F SYNTH от английского FULLY SYNTHETIC).



КЛАСС КАЧЕСТВА ПРОДУКТА

Необходимо удостовериться, что выбираемый продукт точно не ниже класса качества, рекомендованного для вашего автомобиля. Данный продукт отвечает одним из самых высоких классов качества в мире — API SM/CF и ACEA A3/B4.



ОДОБРЕНИЯ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

Некоторые производители рекомендуют использовать только подходящие для их автомобилей масла. Информация в этом блоке сообщает: продукт отвечает стандартам Мерседес Бенц, Фольксваген, БМВ, Рено, Опель, Пежо и Ситроен, Порше. Уточните, масло какой спецификации требуется вашему автомобилю, и сверьте ее с указанной на этикетке.



УКАЗАНИЕ ВЯЗКОСТИ

Класс вязкости по SAE — один из важнейших показателей! В данном случае указана вязкость 5W-40. Помните, что ведущие производители масел имеют в модельном ряду все необходимые вязкости. Проверьте, чтобы класс вязкости точно соответствовал тому, что рекомендует автопроизводитель в инструкции по эксплуатации вашего автомобиля.



СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ

В графическом виде представлен тип транспортного средства, для которого разработан данный продукт. В данном случае это пассажирский транспорт.



РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ОБРАЩЕНИЮ С МОТОРНЫМ МАСЛОМ

Это не столь важно при выборе масла, однако любой ответственный производитель сообщит в этом разделе необходимую информацию по обращению с продуктом и свои контактные данные.

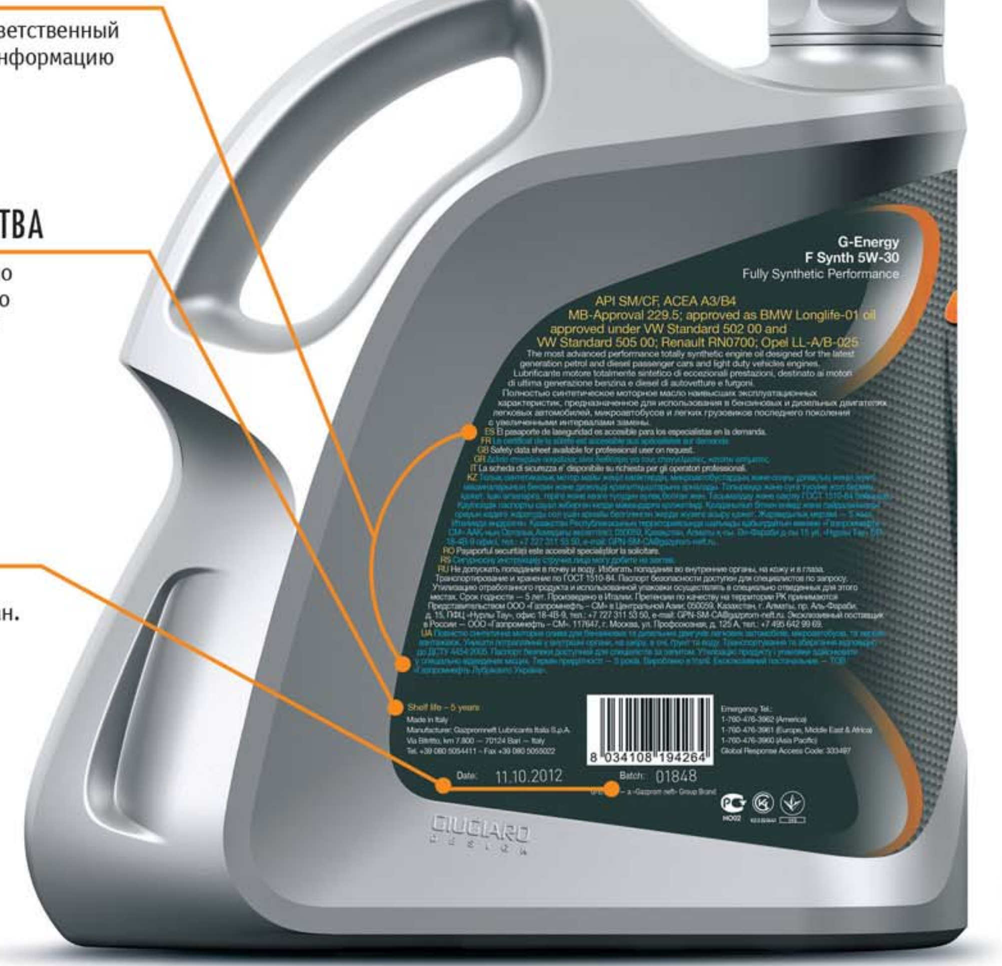
УКАЗАНИЕ МЕСТА ПРОИЗВОДСТВА

Важный раздел, если вам небезразлично происхождение продукта. Данное масло произведено в Италии, адрес и телефон завода указаны.



ДАТА ПРОИЗВОДСТВА И НОМЕР ПАРТИИ

Соотнесите дату производства со сроком годности. Номер партии также должен быть обязательно указан.



Надеемся, что данные советы помогут вам не ошибиться в выборе.
При желании памятку можно сохранить в гараже.
Также рекомендуем воспользоваться электронной системой точного подбора моторного масла и всех эксплуатационных жидкостей в зависимости от модели вашего автомобиля на сайте www.g-energy.org



КАК ПОБЕДИТЬ СВЕТОФОР

Страшная авария под Подольском, унесшая 18 жизней, показала, что власти не понимают очевидных вещей, считает **Игорь Моржаретто**.

Тринадцатого июля груженный щебнем КамАЗ протаранил пассажирский автобус. На месте погибло 18 человек, более тридцати оказались в больницах. Уже на месте обнаружилось огромное количество вопиющих нарушений – грузовик был буквально обречен рано или поздно куда-нибудь въехать. Водитель, гражданин Армении, числился злостным нарушителем ПДД (за год его девять раз наказывали, в том числе за превышение скорости и выезд на встречку); старенький КамАЗ собирались списать (его еще весной сняли с учета), но продолжали эксплуатировать – с транзитными номерами. К тому же он был чудовищно перегружен: щебня, которым завалило пассажиров, было на 4 тонны больше, чем положено. Да и перекресток этот давно известен местным жителям по многочисленным авариям, они не раз просили власти поставить здесь светофор.

Словом, авария выявила целый букет системных проблем: инфраструктурную, законодательную, исполнительскую, культурную... Но власти предпочли отреагировать на ЧП в привычном стиле: надо усилить наказания! Ряд депутатов Госдумы выступили с законодательными инициативами – ограничить срок действия транзитных номеров, обязать иностранцев получать у нас водительское удостоверение. А вдогонку – вообще высылать мигрантов, нарушающих ПДД. Только вот «транзиты» и так отменят с 2014 года, а иностранцев уже обязали получать российские права с того же будущего года. Товарищи депутаты, прежде чем выступать с новыми инициативами, хоть бы прежние постановления почитали...

Местные власти наконец-то услышали жителей и установили светофор. А заодно на этом участке дороги запретили движение грузового транспорта. Буквально через час. Причем грузовикам запретили въезд именно на этот перекресток, а вот на ведущем к нему Старокалужском шоссе все осталось по-прежнему. Нужно только объехать место аварии.

Я не буду дальше задавать сакраментальные вопросы с очевидными выводами. Понятно, что виновника аварии признают хроническим нарушителем и, конечно, посадят. Госдума примет новые поправки. Это мы проходили, и не раз. Но хозяева автоколонн продолжат брать на работу выходцев из южных республик, потому что платить им можно гораздо меньше, а заставлять работать – гораздо больше. На дорогах останутся сотни тысяч таких же убитых грузовиков, из которых будут выжимать всё до последнего. Зачем давать приезжему новую машину? Он же ее все равно убьет! А светофоры будут появляться лишь как памятники очередной безалаберности, приведшей к жертвам. Ведь если без них ничего страшного не происходит, то зачем устанавливать?

А я пошел бы еще дальше и вообще запретил движение на любом участке, где была крупная авария. С жертвами. Так, на всякий случай, от греха подальше. Зачем искушать судьбу?.. И на новом светофоре при этом можно сэкономить. ЗР

P.S. *В России 13 июля в ДТП погибли 80 человек, включая 18 в Подольске. А на следующий день – 97. Лишний светофор не помог.*



БЕЗ ОБМАНА

На вопросы читателей о покупке, ремонте и страховании автомобиля отвечает наш юрист **Сергей Смирнов**.



НЕ ТОТ ЦВЕТ

? Могу я потребовать от страховой компании дополнительную выплату, если внешний вид машины после ремонта не соответствует исходному – бампер не совпал по цвету с передним крылом?

Е. ОМЕЛЬЧЕНКО, Брянск

По правилам ОСАГО и страхования каско, поврежденный автомобиль должен быть приведен в доаварийное состояние. Правилами ОСАГО предусмотрена возможность ремонта транспортного средства на станции технического обслуживания по направлению страховщика. При этом все недостатки ремонта, в том числе несоответствие цвета замененных частей, должны быть устранены ремонтной организацией. Для устранения недостатка вам необходимо предъявить претензию СТО. Если речь идет о каско, то вы вправе потребовать непосредственно от страховой компании привести автомобиль в надлежащее состояние или выплатить дополнительную компенсацию на устранение дефекта.

КОВРИКИ В НАГРУЗКУ

? Собираюсь приобрести автомобиль в кредит по схеме «половина суммы сразу, остальное в рассрочку на год». Менеджер в почти ультимативной форме заставляет купить коврики в салон и защиту картера. Имеет ли он на это право?

И. АЛЕКСЕЕВ, Московская область

Закон «О защите прав потребителей» запрещает навязывать приобретение услуг (статья 16). Вы вправе отказаться. В случае же отказа продавца заключить договор купли-продажи можете обратиться с жалобой на него в торговую инспекцию.

АВТОМОБИЛЬ ДЛЯ ИНОСТРАНЦА

? Я гражданин Украины, но постоянно проживаю и работаю в Москве. Могу я купить машину у российского официального дилера и зарегистрировать ее на свое имя в РФ?

Т. ГОРОБЧЕНКО, Москва

Правила регистрации ТС разрешают поставить автомобиль на учет по месту временной регистрации владельца. Если у вас есть регистрация в России, никаких проблем в постановке на учет не будет. При этом имейте в виду, что машину поставят на учет в соответствии со сроком вашей регистрации по месту жительства.

КОПИЯ ПТС

? Дилер предлагает заключить договор купли-продажи машины по копии ПТС. Якобы завод высылает оригинал только после поступления денег. Посоветуйте, как обезопасить сделку.

А. ИВАНИЦКИЙ, Таганрог

Рекомендую обратить внимание на сроки поставки автомобиля с необходимым пакетом документов. Если дилер точный срок не указывает, лучше откажитесь от такой сделки. В противном случае ожидание автомобиля и ПТС может надолго затянуться. Если срок поставки определен в договоре, то за неисполнение своих обязательств дилер будет обязан выплатить неустойку и компенсировать покупателю затраты, обусловленные несвоевременной поставкой автомобиля и необходимых документов.

МАШИНА ИЗ ЛИТВЫ

? Среди объявлений о продаже авто много предложений иномарок, стоящих на учете в Литве. Могу я, гражданин России, приобрести такую машину по генеральной доверенности?

С. СЕЛИВАНОВ, Псковская область

Приобрести транспортное средство возможно на основании договора купли-продажи. Автомобили, стоящие на учете в иностранных государствах, эксплуатировать на территории России вправе лишь иностранные граждане. Чтобы использовать такой автомобиль на законных основаниях, гражданину РФ необходимо провести таможенное оформление с уплатой необходимых налогов и сборов.

НЕЗАКОННЫЙ МОТОР

? Собираюсь купить у приятеля машину, в которой родной двигатель заменен более мощным, причем документально замена мотора в ПТС не отражена. Слышал, что номер двигателя сейчас вроде как не играет никакой роли при постановке на учет в ГАИ. Правда ли это?

Э. НИКОЛАЕВ, Рязань

При совершении регистрационных действий номер двигателя не фиксируется. Тем не менее он и мощность двигателя указываются в ПТС. Исходя из этой информации рассчитывается, к примеру, транспортный налог. Поэтому, если двигатель используется более мощный и за него положено платить больший налог, вас могут привлечь к ответственности за нарушение налогового законодательства.

ОПЯТЬ ПРАВЫЙ РУЛЬ

? Нам с братом предлагают за приемлемые деньги навороченную «японку» с небольшим пробегом по России. В машине все устраивает, но мы в сомнении: оставили в покое правый руль в России или нет?

В. ГУРОВ, Свердловская область

В настоящее время на автомобили с правым рулем никаких запретов не установлено. Машины, находящиеся в эксплуатации, разрешено использовать при условии регулярного прохождения технического осмотра.

КТО ЗАПЛАТИТ

? У страховой компании виновника ДТП отозвали лицензию. Могу ли я получить выплату по ОСАГО?

О. ФРОЛОВ, Московская область

В этом случае платить будет РСА (Российский союз автостраховщиков). Вам необходимо собрать документы по аварии – справку о ДТП, протокол и постановление по административному делу – и определить у независимого эксперта сумму ущерба. Напоминаю, размер выплаты составляет 120 тысяч рублей по «железу» при одном потерпевшем и 160 тысяч, если пострадавших несколько. Недостающие деньги на ремонт придется требовать с виновника аварии.



ПЕННЫЙ ОЧИСТИТЕЛЬ

Немецкое средство FILLinn обещает очищать все типы тканевых и велюровых покрытий, удаляя пятна масла, жира, чернил, губной помады, жевательной резинки, сладостей. Пенный слой проникающего действия удерживается на поверхности и не стекает. Нейтрализует запахи, освежает и ароматизирует воздух. Примерная стоимость 170 руб.



НАВИГАТОР

GPS-навигатор teXet TN-560A на платформе ОС Android 4.0 по функционалу не уступает планшетному компьютеру. Ему доступны любые приложения из многообразия каталога Play Market. Время автономной работы – до одного часа. Навигатор оснащен WiFi-модулем, поддерживает режим USB host, а также является медиаплеером. Ориентировочная цена 4500 руб.

УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ОЧИСТИТЕЛЬ САЛОНА

Многоцелевой пенный очиститель с апельсиновым маслом Cyclo Max Clean очищает и восстанавливает внешний вид обивок, ковриков, хромированных поверхностей. Подходит как для автомобиля, так и для домашнего применения. Примерная цена 220 руб.



МОТОРНОЕ МАСЛО

Новое моторное масло Total Quartz 9000 Energy 0W-40 одобрили «Мерседес-Бенц» и «Фольксваген», оно также соответствует требованиям «Порше», БМВ и «Мини». Ориентировочная цена 2500 руб. за 5 литров.



ДОЛИВКА-АНТИФРИЗ

Универсальное средство предназначается для восполнения недостающего уровня охлаждающей жидкости. Формула доливки Vitex UltraMix+ позволяет смешивать ее со всеми антифризами на основе моноэтиленгликоля без изменения эксплуатационных характеристик. Благодаря Vitex UltraMix+ полная замена антифриза теперь не требуется. Ориентировочная цена 170 руб. за полтора литра.





РАДАР-ДЕТЕКТОРЫ

Компания Mystery Electronics вывела на рынок новую линейку радар-детекторов. У моделей MRD-205S, MRD-305VS, MRD-405VS корпус выполнен из матового пластика, на котором незаметны отпечатки пальцев и пыль. Наличие USB-порта позволяет обновлять программное обеспечение. MRD-205S – базовая модель, а в MRD-305VS и MRD-405VS реализован ряд дополнительных функций – от голосового информирования до контроля уровня бортового напряжения. Стоимость от 3500 до 3900 руб.

МОТОРНОЕ МАСЛО

Масло Idemitsu Zero 0W-20 японской компании Idemitsu Lubricants с классификацией SN используется, согласно утверждению изготовителей, для первой заливки и рекомендовано большинством японских марок для новых бензиновых двигателей. Цена 1700 руб. за 4 литра и 550 руб. за литр.





САЛОННЫЙ ФИЛЬТР

Фильтры HOLA подойдут для автомобилей «Чери», «Фиат», «Опель», «Рено», «Сузуки», «Тойота». Разработчики отмечают усовершенствованную рецептуру пропитки фильтрующей бумаги, высокопрочные внешние полимерные уплотнители, дополнительный слой активированного угля. Ориентировочная стоимость от 180 до 400 руб.



ПОЛИРОЛЬ

Жидкий восковой полироль Rally Liqui-Cream Wax безопасен для любых типов лакокрасочного покрытия. Он очищает и восстанавливает первоначальный внешний вид краски, создавая долговременное защитное покрытие. Цена **250 руб.**



АВТОМОБИЛЬНОЕ РЕЛЕ

Новые изделия «СтартВОЛЬТ» – четырехконтактное реле SCR 0104 и интерактивное реле поворотов 2108-21099 (SCR 0202) – отличает коммутирующий элемент из тугоплавкого металла на основе сплава меди. Примерная цена **45 руб.**



ДАТЧИКИ ТЕМПЕРАТУРЫ

Компания LUZAR освоила выпуск датчиков температуры для автомобилей «Дэу», «Рено», «Опель», «Лада-Ларгус» и некоторых других. Стоимость от **160** до **260 руб.**

НОВАЯ СИНТЕТИКА

Amtecol 9000N 5W-40 – синтетическое моторное масло, соответствующее требованиям API SN и причисляемое изготовителем к премиум-серии. Примерная стоимость 3,8-литровой канистры **990 руб.**



УБИЕНИЕ РЕКОРДА



С момента первых стартов в 1916 году горная гонка «Пайкс-Пик» в штате Колорадо была сугубо американской. Под нее гонщики, в основном любители, готовили самую разную технику – от мотоциклов до седельных тягачей. Такое действо не могло остаться без внимания заводов, и эпизодически здесь появлялся иноземный десант – то «Ауди», то «Сузуки». В 2012-м «стрельнул» «Хёндэ-Генезис Купе». Благо трассу длиной 20 км с перепадом высот в 1500 м покрыли асфальтом полностью (до того были и гравийные участки). К очередному старту теперь подготовилась «Пежо». Она построила прототип «208 T16» с 3,2-литровым 875-сильным двигателем V6, который оснастили двумя турбонагнетателями. Кузов – каркас из труб, обшитый карбоном. За рулем этого монстра, набирающего сотню за 1,8 секунды, Себастьен Лоэб на целых полторы минуты превзошел прежний абсолютный рекорд. Результат, убивший всякую интригу, – 8 минут 13,878 секунды. Как теперь его превзойти?!



ДОБРО ОТ УАЙТИНГА

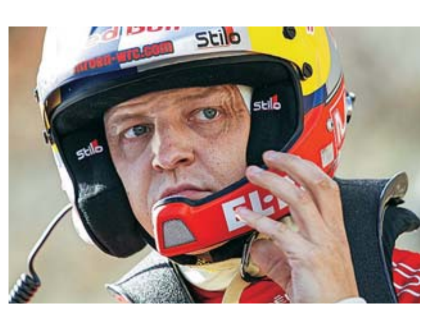
Очередной важный гость посетил строительство гоночной трассы в Сочи. На сей раз – Чарли Уайтинг. Никаких существенных нареканий гоночный директор Формулы-1 и делегат FIA по безопасности не высказал. «Есть ощущение, что Формула-1 в России будет очень популярна, а первый Гран-при, думаю, вызовет ажиотаж. Трасса производит впечатление. Я уверен, что люди захотят приезжать сюда снова и снова».

ФРАНЦУЗСКОЕ НАШЕСТВИЕ?

«Ситроен», стартующий в 2014 году в кузовном чемпионате WTCC, выбирает партнеров для Себастьена Лоэба. Фирма заявила, что выставит не меньше двух машин, а титул не является главной задачей дебютного сезона. Претенденты на места в команде предсказуемые – опытные и матерые Иван Мюллер, Роберт Хафф, Ален Меню.

Между тем появились слухи, что еще одна французская фирма может выйти на старт турингового чемпионата. Технический директор «Рено» Бенуа Дюпон не отрицает, что идут переговоры с промоутером WTCC Марчелло Лотти.





ДАВЛЕНИЕ НА МИККО

Эксперты подвергли критике выступления основных пилотов команды «Ситроен» в раллийном чемпионате мира. Действительно, в семи гонках у Микко Хирвонена и Дани Сордо лишь четыре подиума на двоих. Тогда как у Себастьена Лоэба, проведшего всего три этапа, уже две победы. И он в середине сезона выше коллег в турнирной таблице!

«Дани есть Дани, иногда он едет быстро, иногда нет, – говорил Лоэб. – Но вот Микко меня удивляет. Он же славился стабильностью». Непонимание выразил и легендарный Маркку Ален: «Не знаю, в чем проблема, но на Хирвонена сегодня нельзя положиться как на пилота, способного выиграть».

Неудивительно, что руководство французской команды намерено принять некое решение относительно своих гонщиков по итогам августовских этапов в Финляндии и Германии.

Даниил Квят в рамках молодежных тестов Формулы-1 в Сильверстоуне провел 22 круга за рулем болида «Торо Россо». Карлос Сайнс-младший, партнер россиянина по команде «MW Арден» в серии GP3, получил здесь больше тестового времени, в том числе и в составе «Ред Булл».

Свой новый мотор для Формулы-1 «Хонда» покажет зимой 2015 года, о чем объявила официально. Таким образом, пресечены слухи, будто японская фирма вернется в чемпионат мира уже в 2014-м.

Сергей Афанасьев и его напарник швед Андреас Симонсен – на втором месте в зачете Pro-Am чемпионата FIA GT по итогам трех этапов. На их счету, в частности, победа на этапе в Зольдере. Экипаж выступает на «Мерседес-Бенце SLS AMG».



Олег Петриков стал победителем четвертого этапа серии RRC на трассе «Казань-Ринг» и вернул себе лидерство в зачете «Туринг». В других классах отличились Андрей Севастьянов («Туринг-Лайт»), Андрей Юшин («Супер-Продакшн»), Андрей Масленников («Национальный»).

Оба главных претендента на золото чемпионата России по кроссу в классе автомобилей ЗИЛ-130 завершили сходом финальный заезд на трассе в Реже. Однако Владимиру Сучкову хватило набранных очков, чтобы удержать титул. Сын и отец Станислав и Сергей Сафоновы – призеры чемпионата.

ЧТО ПОСМОТРЕТЬ

30.08–01.09 чемпионат России по кольцевым гонкам, RRC, «Смоленское кольцо»

6–7.09 Кубок России по ралли, «Псков»

6–8.09 чемпионат России по картингу, Ростов-на-Дону

7–8.09 чемпионат России по кроссу (легковые, багги), Курск

7–8.09 традиционный кросс (легковые), Омск

7–8.09 традиционный кросс (легковые, грузовики), Чита

7–8.09 традиционный кросс (легковые, багги), Алапаевск

13–15.09 чемпионат России по ралли-рейдам, «Рига Баха», Латвия

14–15.09 чемпионат России по кольцевым гонкам, RRC, «Нижегородское кольцо»

20–21.09 Кубок России по ралли, «Санкт-Петербург»

20–21.09 «Российская Дрифт Серия», Нижний Новгород

21–22.09 первенство России по кроссу (легковые, багги), Калининец

21–22.09 традиционная гонка (все классы), Ростов-на-Дону

27–29.09 чемпионат и Кубок России по ралли, «Россия», Новороссийск

28–29.09 чемпионат России по кольцевым гонкам, RRC, Тольятти

28–29.09 Кубок России по кроссу (все классы), Кораблино

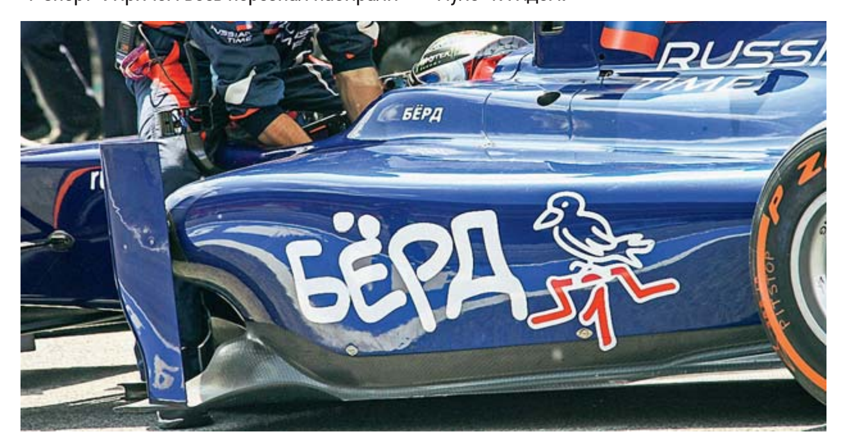
28–29.09 традиционный кросс (легковые, багги), Топорово, Смоленская область

СЛОВО И ДЕЛО

Команда «Рашн Тайм» («Русское время») оказалась вполне конкурентоспособной в серии GP2. После шести этапов у Сэма Бёрда две победы, британец идет третьим в турнирной таблице. Результаты Тома Диллманна скромнее, но француз держится в первой десятке.

«Рашн Тайм» закрыла в серии вакансию, образовавшуюся из-за ухода команды «i-Спорт». Причем весь персонал набирали с нуля. А глава команды Игорь Мазепа уверял, что нацелен на победы уже в дебютном сезоне. Приятно, что дело не разошлось со словом!

Россиян среди пилотов нашей команды пока нет. Но ее концепция такова, что в идеале оба гонщика должны быть из России. Тогда «Рашн Тайм» станет для них отличной базой подготовки к Формуле-1. Ждем.





ПЫЛЬ СТОЛБОМ

Больше сотни грозных спортивных машин стартовало в пятом по счету международном ралли. До финиша домчались чуть больше половины. **Вячеслав Субботин** со товарищи оказался в числе самых стойких. | **Фото** Алексея Беляева, Максима Чернявского.

ЗР! + 15 фото

Инструкция на странице 20

На этом пути мы готовились дать бой всем грандам мирового спорта. Ведь команда «За рулем» вместе с ГАЗом тщательно подготовила целых четыре спортивных автомобиля, из них три премьеры: две «газели-некст 4×4» среди джипов, «ГАЗ-Садко» в стане грузовиков. В арсенале числился серьезно доработанный «Соболь-Бизнес 4х4», дебютировавший в прошлом году.

В спортивные «ковши» «Некста» и «Соболя» мы усадили неудержимых пилотов – братьев Михаила и Александра Коструковых, молодых лидеров отечественного автокросса. Пилотам подобрали хладнокровных штурманов, тоже лучших в стране, – Евгения Павлова и Олега Нежнова. Все, разумеется, мастера спорта.

Наш боевой экипаж в списке мастеров самый слабый, но вкатанный. Я безразрядник, зато штурман Рамиль Замалетдинов – кандидат в мастера. И по «Шелковому пути» мы проскочили уже два раза, а те горячие парни нацелились впервые. Поэтому нам поручили присматривать за «малышами», везти им «погремушки» – запчасти, помогать, если вляпаются.

ПЕСОЧНЫЕ ЧАСЫ

Маршрут гонки проложили на 80 процентов по чистым астраханским пескам либо по песчаным дорожкам калмыцких степей. По ним не то что мчаться – пешком идти сложно: проваливаешься. К тому же стоит дикая жара, палящее солнце крепко греет нашу кабину. Но все это нам на руку.

Первая партия, конечно, за мотором. Форсированный 260-сильный «Камминс-ISF 2.8» сыграл ее блестяще: пел басом, ненатужно, подбадривал нас ставить рекорды.

Разумеется, мы постарались создать ему наилучшие условия: снабдили мощной системой охлаждения и заправили первоклассными маслами и антифризом «Тотал». Благодаря экспресс-анализам масла, проводимым после каждого гоночного дня, мы точно знали, как агрегаты чувствуют себя и можно ли смело наступать на педаль газа.

В отличие от прошлого года, радиаторы охлаждения и интеркулер нынче перенесли назад, в кузов. Теперь могли косить любое поле и нырять в речку на любую глубину: соты не забьются травой, а лопасти вентилятора не разлетятся под напором воды.

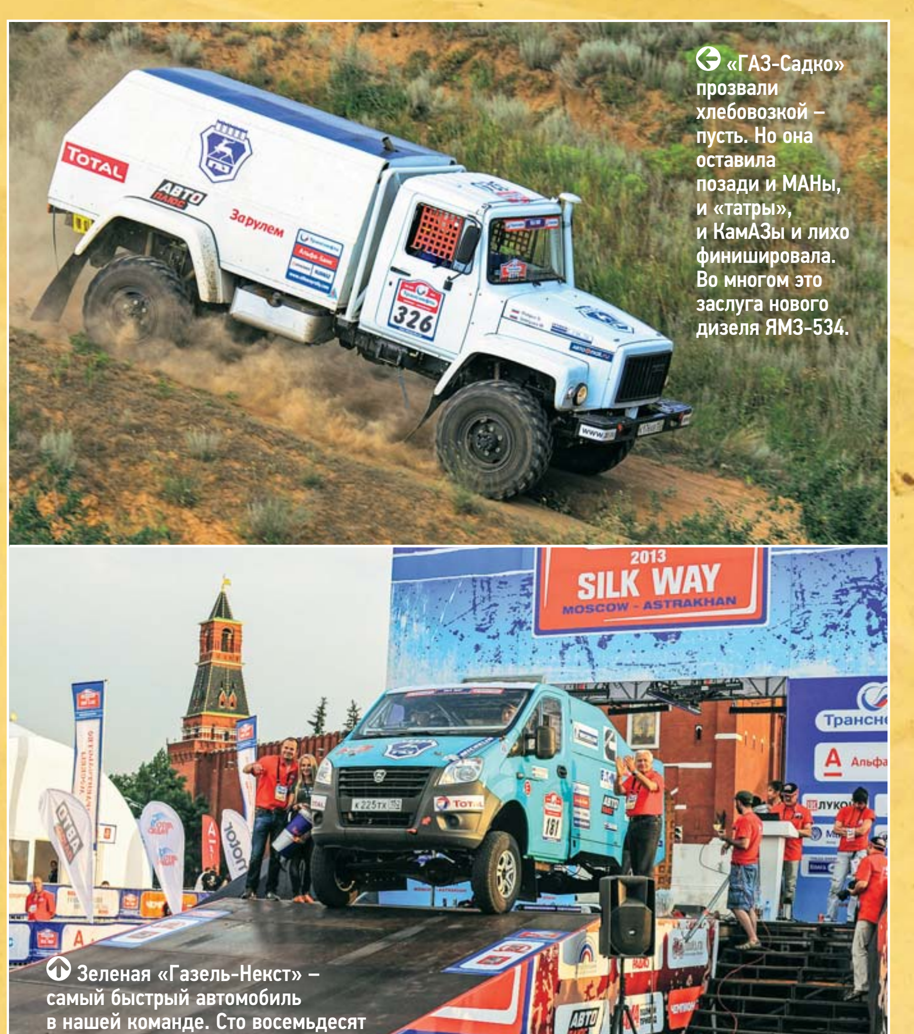
Радовались мы и крепкой трансмиссии – коробке передач, соединенной в одно целое с раздаткой типа «парттайм» с пониженным рядом, быстродействующим межколесным пневматическим блокировкам «Спрут», штатным надежным мостам и рессорам. Как мы только не измывались над агрегатами! И в воде топили, и в песок закапывали, нагружали безмерно – им хоть бы что. Они уверенно тащили машину вперед в самых критических ситуациях.

Мы вновь поставили на «Мишлен», и не прогадали. Полнопрофильный





Прошлогодний «Соболь-Бизнес» серьезно модернизировали. Сейчас он быстр не только в песках, но и на грунте.



«ГАЗ-Садко» прозвали хлебовозкой – пусть. Но она оставила позади и МАНы, и «татры», и КамАЗы и лихо финишировала. Во многом это заслуга нового дизеля ЯМЗ-534.

Зеленая «Газель-Некст» – самый быстрый автомобиль в нашей команде. Сто восемьдесят на прямой – даже страшновато.

«Латитюд Кросс» – то, что надо для песка. Во-первых, эти шины прощают ошибки пилотирования. Если начал буксовать, значит, неверно зашел на бархан или не угадал со скоростью, передачей; остановился, газанул и ни с места – отъезжай назад для новой атаки. При этом машина еще не будет сидеть на брюхе. Во-вторых, они здорово плющатся: отменно держат низкое давление и не разрушаются. В гонках чуть не две трети пути мы прошли с давлением всего полторы атмосферы! Машина тогда катится по песку, будто по асфальту.

От «Газели» в этом году я получал не сравнимое ни с чем удовольствие. Как же она хорошо рулится, мощно ускоряется и натурально летает! На ходовых участках намеренно отключал передний мост, чтобы ловчее ввинчивать машину в занос и быстрей проходить повороты. На финальных этапах так вкатился в машину и трассу, что почти перестал пользоваться блокировками. Лишь на самом последнем песчаном подъеме, метров за восемьсот до финиша всей гонки, включил напоследок всё, что можно, и обошел сразу пятерых.

В ЗАПАДНЕ

О чем, по-вашему, надо заботиться в первую очередь, чтобы вырваться на свободу из песчаных ловушек? Не перегреть мотор, не сломать блокировки, не прикончить покрышки? Отнюдь нет, главное – не поддаться панике! Раз пять я действительно был на грани отчаяния. Особенно

когда ухнул на нашей длиннобазной «Газели» в глубокую впадину между двумя огромными песчаными волнами и практически повис там на бамперах – не выбраться ни в жизнь.

Невозмутимый штурман все сделал за меня, не сходя с места. Он опытный трофист. Покачал рулем, включил все блокировки, пониженный ряд, попросил поелозить немного. Потом озвучил короткий план: мягко тронуться назад, включить вторую, затем резко вверх и влево. Как можно быстрее воткнуть третью и ни за что не сбрасывать газ, даже если будем долго лететь.

Я выполнил все в точности. Только когда мы взмыли в воздух, зажмурился – поверьте, не от удовольствия. Парили долго, приземлились жестковато. Но я все равно ликовал: получилось, и как ловко! Такой прыти от «Газели» не ожидал. Мы вновь на коне и мчимся к финишу.

И все шло как по маслу, пока на очередном спуске не увидели перевернутый зеленый автомобиль. Неужели наши? Так и есть, самая быстрая «Газель-Некст» валяется на боку, вокруг оторванные детали. Рядом как-то неуверенно топчется пилот Миша. Недалеко сидит напарник Олег.



Автомобиль сопровождения – еще одна премьера ГАЗа: «Соболь 4×4» с новой трансмиссией «парт-тайм» и блокировкой заднего моста «Итон».



«За рулем» не только публикует советы бывалых, но и реализует их на практике. Так мы закрепили полуось, когда в ней осталось всего четыре шпильки.



Нет бы вовремя подключить блокировку «Спрут» и сбросить скорость! Хотел покрасоваться перед объективами журналистов... Теперь копаем.



Разве газелист бросит брата-туркмена в беде? Улетевший в овраг «Ниссан» выдернули с легкостью.



Парни на «Ниссане» едва успели выскочить: машина вспыхнула и сгорела словно спичка. Хотя вся была обвешана огнетушителями.

Достаем трос, быстро ставим «Газель» на ноги и стаскиваем с дороги. Вызывать вертолет даже не пришлось – он уже кружил над нами. Организация спасения здесь на самом высоком уровне. Врачи-французы укололи штурмана, поставили мгновенно капельницу, наложили бандаж на шею, зафиксировали прочно тело в диковинных надувных носилках. Отнесли «больного» в вертолет, и он тут же взмыл в воздух.

РОДСТВЕННЫЕ СВЯЗИ

Наша команда здорово продвинулась на этих гонках и в скорости,



ВСЕ ПУТЕМ

Трассу марафона вновь изменили. На выходе получились феноменальные цифры: при 4000 км дистанции – 2800 км скоростных участков. А если еще убрать затяжной и неспортивный перегон по главной «арбузной» магистрали из Москвы в Тамбов (450 км в рамках ПДД), вышел бы почти сплошной ралли-рейд. Ну правда, к чему назначать старт именно в Москве? Добавить помпезности? Здесь и так с экологией не всё ладно. И ветви Великого шелкового пути никогда не проходили. А вот по Северному Прикаспию – да!

Волгоград – Астрахань – Элиста – Астрахань: три спецучастка подряд почти по 500 км в день! Такая насыщенность не всем экипажам пришлась по душе, и в конце гонки один участок по просьбе пилотов сократили на 150 км – люди и машины откровенно устали. Некоторые, однако, были против сокращения, утверждая, что это нарушает их программу подготовки к «Дакару».

Уменьшение числа участников – до 73 джипов и 26 грузовиков – вряд ли могло что-то испортить. Меньше народу – больше порядка! Однако и в качестве состава наблюдался некоторый спад. Не хватало главным образом зарубежных звезд. Возможно, это как-то повлияло на общий престиж гонки, но точно не на зрелищность. К тому же наши лучшие мастера рейдов были представлены массово.

Интриги в зачете грузовиков, в общем, не ожидалось. Карел Лопрайс на «Татре» вряд ли нарушил бы гегемонию большой команды КамАЗа. Так и вышло, тем более что чеха быстро выбили из борьбы технические проблемы – в итоге почти три часа отставания от лидеров. Однако именно битва грузовиков превратилась в непредсказуемый триллер. Машина Эдуарда Николаева вышла из строя на втором этапе, и победитель «Дакара» получил штраф в 118 часов. Затем трасса выкосила экипаж Андрея Каргинова. И, на закуску, доконала машину лидера – Айрата Мардеева, который потерял два часа на последнем этапе. Победителем в итоге стала быстрая техничка Дмитрия Сотникова, которому изначально ставили задачу в спокойном темпе проехать всю гонку, оказывая помощь ударным экипажам челнинской команды.

В легковом зачете Жан-Луи Шлессер, Лис Пустыни, отыгрался за прошлогоднюю неудачу (65-летний ветеран год назад попал здесь в аварию и повредил руку). Правда, во многом благодаря сходу земляка Филиппа Гаша (багги SMG), лидировавшего перед четвертым этапом с перевесом в 8 минут, и одному неудачному этапу Владимира Васильева, который затем Шлессера понемногу опережал, но отставание отыграть не успел.

«ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ – 2013», ИТОГИ

Автомобили

1. Ж.-Л. Шлессер (Франция, багги «Шлессер») **32:55.35**
2. В. Васильев (Россия, «G-Форс Прото») **16.33**
3. Е. Фирсов (Россия, «Тойота-Хайлюкс») **1:47.33**
4. М. Дабровский (Польша, «Тойота-Хайлюкс») **4:06.01**
5. К. Лавель (Франция, багги «Джук») **4:16.58**
6. Б. Исабаев (Казахстан, «Тойота-Хайлюкс») **5:18.36**

Грузовики

1. Д. Сотников (Россия, КамАЗ-4326) **36:28.25**
2. А. Шибалов (Россия, КамАЗ-4326) .. **1.04**
3. С. Вязович (Белоруссия, МАЗ-5309) **32.39**



«Газель» – автомобиль коммерческий, поэтому на финиш мы привезли в кузове всю эту ватагу.

С мощным мотором «Камминс» нашему «Нексту» море по колено – 260 л.с. и момент более 520 Н·м.

Марафон всем показал, что отечественные машины быстры, надежны, могут противостоять иномаркам на равных и добиваться хороших результатов.



«Газель» отменно летает. Этому способствует правильная развесовка по осям – 45:55. У подвески огромный ход – 300 мм. Но при приземлении газ нужно держать в полу, чтобы быстро и плавно выехать.

и в дальности прыжков, и в перемахивании песчаных гор. «Соболь» Александра Кострукова на отдельных участках показывал результаты не хуже, чем у лидеров, на 500-километровом треке уступал считаные минуты.

Если бы не досадный сход в предпоследний день, быть ему на подиуме в своем классе, самом многочисленном. За 13 км до финиша спецучастка у парней в щепки разлетелась турбина. Они дотянули до лагеря на уже стучащем моторе. Времени на замену новым не хватило.

В запасе оставались еще две боевые единицы – синий «Некст» и «Садко», наследник легендарной «шишиги». Эта машина заслужила больше всех аплодисментов на старте и на финише. Своих знают в лицо. «Садко» не подвел ни болельщиков, ни команду. Машина бойко провела ралли и финишировала в Астрахани победителем в классе. Хотя гоночное окружение ставило один к ста, что она не доедет даже до первого бивуака.

Но опытный экипаж в составе Михаила Шкляева и Станислава Долгова утер нос иномаркам. Не скрою, было чрезвычайно приятно. Ведь, по сути, «Садко» на 99 процентов серийная машина! Амортизаторы другие, и всё. Правда, немного подняли мощность великолепного дизеля ЯМЗ-534, поменяв прошивку управления. Газовские инженеры были уверены и в моторе, и в мостах, и в коробке.

Не скажу, что все прошло гладко. И колеса разбортировались, и радиатор разбивали пару раз. Но тем и хорош отечественный вездеход, что бесподобно живуч, пролезет везде, починить можно гвоздем. Потому и пришел с отменным результатом. Наша «Газель-Некст» тоже финишировала недурно: 34-е место в абсолюте при почти восьми десятках стартовавших джипов – согласитесь, неплохо. Хотя временами мы уверенно шли в двадцатке. Однако – обстоятельства...

Что за наслаждение финишировать в марафоне! Ведь болельщики всегда примут тебя чемпионом. А о 34-м месте мы расскажем им после. И непременно с оговорками: «Если бы не...». Начнем с пыли, что столбом. ЗР

ДВИЖЕНИЕ ЕСТЬ!

Многим не нравится, что на время проведения автогоночного шоу перекрывают для движения весь центр города. Взглянув на фото **Александра Батыру**, убедитесь, что это не так!

⬆ Moscow City Racing проводят в столице с 2008 года, но вот с машинами чемпионата DTM публику познакомили впервые. Повод – приезд в Россию этапа немецкого «Туринга».

⬇ Журнал «За рулем» в этом году выступил главным информационным партнером шоу.





Трассой в этом году послужили Кремлевская набережная, Большой Москворецкий мост и Болотная площадь. Это не так уж сильно нарушило обычный режим городских улиц в выходные.



На трассе эпизодически работало гоночное такси. На таксистском поприще подвизались известные российские гонщики, в том числе тест-пилот ЗР Олег Петриков.

ТРИ ВЫСКАЗЫВАНИЯ ДЖЕНСОНА БАТТОНА

1 *«Мне важно, что нас здесь очень тепло принимают. Множество людей интересуется Формулой-1 и автоспортом в Москве и в целом в России. Поэтому я предвкушаю первый ваш Гран-при. Мы постараемся сделать это шоу незабываемым. Пребывание в Москве приятно – меня хорошо опекают, нравятся местные рестораны. Погода, правда, переменчивая, но всё равно здесь комфортно».*

2 *«Конечно же, я надеюсь, что у меня будут дети и гонки будут у них в крови. Но даже если они предпочтут другую профессию, я все равно их поддержу. Конечно, родители волнуются, когда ребенок выбирает карьеру гонщика. Но, я считаю, все равно надо позволять детям воплощать свои мечты в жизнь».*

3 *«Я пока раздумываю над тем, чем заниматься в будущем. Невозможно участвовать в гонках вечно, но я пока не готов положить на полку шлем. Мне кажется, еще могу что-то дать спорту. По завершении карьеры пилота, возможно, стану менеджером гонщика. Мне нравится идея обучить молодого парня всему, что умею и знаю, в том числе тому, чего не надо делать».*

Благодарим компанию МТС за помощь в подготовке материала.



Главной звездой нынешнего Moscow City Racing стал, таким образом, Дженсон Баттон, чемпион мира Формулы-1.



«Лотос» долго не мог решить, кого отправить в Москву, и в итоге обещанного Кими Райкконена заменил Давиде Вальсекки.



Нынешнее шоу длилось два дня и установило рекорд суммарной мощности моторов и количества команд Формулы-1 среди участников: «Катерхем», «Маруся», «Лотос», «Феррари» и «Мак-Ларен».



НЕ ОДИН «ФЕРРАРИ» ПОСТРАДАЛ

В сентябре на экраны выходит кинокартина «Гонка» (Rush). **Вадим Никишев** отсмотрел трейлеры, прочитал всю доступную информацию и согласился с консультантом фильма **Ники Лаудой**: это, быть может, лучший фильм об автоспорте.

Он уверенно лидировал с начала сезона. Если не считать досадного схода в Гран-при Франции, выиграл пять гонок и лишь однажды опустился до бронзы. Десятый этап Формулы-1 1976 года изменил всё.

В прошлом сезоне австрийский гонщик Ники Лауда промчал «Северную петлю» с рекордным временем, он первый и единственный преодолел семиминутную планку. Но за неделю до очередного Гран-при Германии пилот призвал коллег бойкотировать гонку – уж больно опасной стала трасса по меркам тогдашней Формулы-1. Однако этап не отменили. И Лауда стартовал с первого ряда – вместе с англичанином Джеймсом Хантом.

В те годы с именем Ханта в прессе регулярно соседствовали слова «секс», «алкоголь», «табак» и даже «наркотики» – ничем из перечисленного Джеймс не брезговал. Представитель табачного спонсора Джеймс Хоган заметил: «Никогда еще я не видел пилота, который имел бы столь смутное представление о том, что значит быть гонщиком». Впрочем, Лауда, который был дружен с Хантом и на заре гоночной карьеры даже делил с ним квартиру в Лондоне, отзывался о нем тепло. Ники восхищался напористостью соперника, Джеймс завидовал аналитическим способностям и трезвому расчету Лауды.



Лауда преклонялся перед бесшабашностью Ханта, тот уважал соперника за вдумчивость. Соперники на трассах, они были товарищами за их пределами.



В фильме рассказывается и о личной жизни пилотов. Супруга Ханта сбежала от него перед злополучным сезоном, Лауда женился перед катастрофой.



Плейбой Джеймс Хант не отказывал себе в удовольствиях даже перед гонками – эту черту характера воссоздали и в фильме «Гонка».

Однако никакой аналитик не мог предвидеть событий 1 августа 1976-го. На втором круге «Феррари» австрийца вылетел с трассы, ударился о скалу (отбойников в том месте не было) и откатился на траекторию шедшего следом болида. Если бы не помощь других гонщиков, вытащивших Лауду из горящего кокпита, он бы погиб...

За полтора месяца он смог не только выйти из комы, но и подготовиться к этапу в Монце, пропустив всего две гонки. Тогда, в Италии, перебинтованный пилот сумел приехать четвертым и до конца сезона сохранял шансы на победу.

Решающим в спортивной борьбе Ханта и Лауды стал шестнадцатый этап – в Японии. Ники отказался от борьбы в проливной дождь, заехав в боксы вскоре после старта. Джеймс финишировал третьим, и этого хватило, чтобы стать чемпионом с преимуществом всего в одно очко.

Эта реальная история, которая многим кажется невероятной, легла в основу сценария Питера Моргана. Срежиссированный Роном Ховардом фильм выходит в российский прокат под названием «Гонка» 19 сентября. **ЗР**

ГОНКА (RUSH)

Жанр: экшн, спорт, драма, биография.
Выход в России: 19 сентября 2013 года.
Режиссер: Рон Ховард.
В ролях: Крис Хемсворт, Даниэль Брюль, Оливия Уайлд, Натали Дормер.
Продолжительность: 123 минуты.





НИКИ ЛАУДА: ЭТО ЛУЧШИЙ ФИЛЬМ ПРО ГОНКИ

Мистер Лауда, заранее прошу прощения – когда вы закончили гоночную карьеру, я был крайне мал, поэтому все, что знаю о вас, почерпнул из Интернета...
– Не переживайте, ничего страшного.

Сразу вопрос о новой картине. Получился ли фильм реалистичным? Он художественный или документальный? Если это сказка, то зачем вас пригласили его консультировать?
– Нет-нет, это вполне достоверный фильм, основанный на реальных событиях 1976 года. Сценарист Пит Морган пришел ко мне, показал сценарий, и я с удовольствием взялся за работу. Причем, чтобы кино было интересно современным зрителям, сюжетная линия выстроена вокруг человеческих отношений – противостояния Лауды и Ханта, двух людей с разными характерами.

Очень хорошо, что вы сказали об этом. Мы-то как раз волнуемся: на какую аудиторию рассчитано кино? Если фильм про 1970-е, это может оказаться неактуальным...
– Ну нет, если многие и не помнят все сезоны семидесятых целиком, то об аварии и пожаре 1976-го знает большинство фанатов. Вы еще не видели *Rush*? Премьера состоялась на «Нюрбургринге», там были молодые ребята, включая нынешних пилотов Формулы-1, – и всем понравилось!

Какой фильм про гонки вы считаете лучшим?
– Знаете, пусть это будет нескромно, но рядом с *Rush* поставить ничего не могу. Старое кино про гонки... как бы это сказать… скучновато, затянуто.

– Это типа «Ле-Ман», «Гран-при»?..
– Да-да, про них я и говорю. Тут всё сделано на совершенно ином уровне!

Про кого из участников современной Формулы-1 вы сняли бы фильм, будь вы режиссером?
– Хм... Выдающимся пилотом считаю Шуми. Из совсем молодых этого достоин, наверное, Феттель.

Не считаете ли вы, что Формула-1 стала настолько безопасной, что романтика ушла и пилоты уже не выглядят в глазах публики супергероями?
– Вы совершенно правы. Новые трассы и техника становятся все более безопасными, и это хорошо – раньше пилотов хоронили чуть не ежегодно. Так что направление верное. Но Формула-1 превратилась в бизнес, растеряв живые эмоции.

Сегодня есть примеры, когда пилот три года кряду становился чемпионом. Было ли возможно такое тогда?
– А почему нет? Во все времена на результат работает связка пилота, машины и команды. Если бы в те годы пазл складывался три года подряд, ничего удивительного в победах одного человека не было бы.

А сейчас у кого карт-бланш?
– Алонсо, Хэмилтон, Феттель, Росберг, Райкконен – у этих талантливых ребят и машины хорошие, и с командой все отлично.

Какие книги про гонки считаете выдающимися? Сами вы написали четыре…
– *(Смеется.)* А вы их читали? Я лично не могу назвать их выдающимися – они рассказывают лишь о моей жизни. Что до художественной литературы… Нет, не припомню ничего цепляющего.

«Нордшляйфе» многие считают легендарной трассой. Действительно ли она уникальна? Есть ли сопоставимые?
– Конечно! «Монца», «Спа», «Сильверстоун» – великолепные автодромы. Будем надеяться, что и Сочи в следующем году приятно удивит.

А вы приедете на российский этап?
– Разумеется, с большим удовольствием!

НЕ ДУМАТЬ О «ЗАУБЕРЕ»!

Имя российского пилота, который через год стартует в Сочи на Гран-при, отказывается называть **Сергей Зиновьев**.

Менеджер одного из наших юных пилотов говорил: «Эффективный способ пагубно повлиять на психику и тем самым навредить карьере молодого гонщика – это чаще сводить его с прессой, которая станет постоянно примерять его к Формуле-1 и вычислять, в какой команде он скоро получит место». Я, конечно, ничего такого натворить не хочу, поэтому постараюсь не упоминать… м-м-м… пилота, о котором пойдет речь.

В августе ему исполнилось 18 лет, он выступает в Формуле-«Рено 3,5», где моложе всех соперников. По итогам половины сезона входит в десятку лучших, но выдающиеся результаты показал только на этапе в Испании, поднявшись там на подиум. По этим показателям не готов он еще дебютировать в Формуле-1, не созрел пока. Мало опыта участия в гонках формул как таковых (всего два года), да и глубокого понимания работы с настройками машины, скорее всего, не обрел. Надо поездить еще хотя бы год. А то и два. Возраст позволяет!

Но, похоже, здравые суждения подобного рода могут и не повлиять на процесс, который уже пошел. Причем давно. Еще три года назад директор Национального института авиационных технологий Олег Сироткин (совпадение фамилий отца и сына не случайное) озвучивал идею проекта «Русский болид». НИАТ был готов создать консорциум из российских компаний, владеющих нужными технологиями, и при некоторой поддержке государства и банков построить российскую машину для Формулы-1. Эксперты тогда отнеслись к идее скептически: невозможно разработать удачный автомобиль такого уровня, не располагая многолетним инженерным опытом.

Финансовый кризис, накрывший ныне швейцарскую команду «Заубер F1», позволил пойти к цели другим путем. Большая гоночная команда – это коммерческое предприятие, акционерное общество. Когда расходы превышают доходы, надо как-то выкручиваться. Долги «Заубера» оценивают в почти 100 млн евро (это примерно годовой бюджет средней команды Формулы-1). Конечно, можно взять какие-то кредиты, продать часть акций, сократить штат, поменять руководство, но это полумеры. Идеальный выход – найти крупного спонсора. Помощь «Зауберу» пришла из России, готовящейся принять свой первый Гран-при. И по непонятным причинам источник помощи зациклен на том, что в Сочи непременно должен стартовать российский пилот. Вот интересно, как проводили все эти годы Гран-при Китая или Венгрии без единого тамошнего гонщика? И ничего, народ смотрит.

Команда заключила партнерское соглашение с НИАТом и двумя инвестиционными фондами, убедительно заявив о «долгосрочных перспективах и повышении конкурентоспособности». В рамках соглашения некий российский гонщик включен в командную программу поддержки юных пилотов. И как вот, спрашивается, ему теперь не думать о «Заубере»?

Между тем есть строгий официальный порядок получения лицензии, позволяющей гонщику стартовать в Формуле-1. Один из вариантов – стать действующим чемпионом Формулы-«Рено 3,5». Отметаем как нереальный. Из всех других теоретически допустимым за оставшееся до 2014 года время является вариант «исключительного случая». То есть пилот должен показать результаты, которые Комиссия Формулы-1 FIA сочтет убедительными. И проехать не менее 300 тестовых километров на машине Формулы-1 текущей конфигурации на гоночных скоростях.

По-моему, к 2014-му мы не успеваем и просто нет нужды в такой спешке. Сам пилот полагает, что вполне готов: «Возможно, я еще молод, но у меня есть полгода и хорошая программа подготовки». А вы, уважаемые читатели, как считаете? ЗР



ПРОСТОЕ РЕШЕНИЕ СЛОЖНЫХ ПРОБЛЕМ

Когда в 1999 году на прилавках автомагазинов появились первые тюбики с непонятным названием «ревитализант XADO», мало кто мог предположить, что всего через десяток лет этот продукт будет успешно продаваться по всему миру.

Основой развития компании послужило открытие ревитализанта. Это уникальное вещество, помогающее формировать на поверхностях деталей новое металлокерамическое покрытие, по своим свойствам превосходящее «родное». Дефекты, царапины на парах трения под действием ревитализанта затягиваются и «заживают».

Как оказалось, при помощи металлокерамики железо действительно можно лечить. Сегодня это уже аксиома, не требующая доказательств. Но между смелой заявкой и всеобщим признанием прошло более десяти лет научных изысканий, опытов и ежедневного труда.

Сегодня XADO Chemical Group — это десяток торговых брендов (XADO, VeryLube, Any Way, Atomex, DOMO и др.), под именем которых производится более 800 наименований продукции. На производственных и складских мощностях компании общей площадью более 20 000 кв. метров трудятся свыше 2000 сотрудников. Предприятие располагает собственной тщательно выстроенной логистикой, современной научно-технической (лабораторной) базой, учебным центром. Региональные представительства работают в странах Восточной и Западной Европы, США, Китае — всего их более 40. На экспорт идет около 70 % произведенной продукции. Наиболее значительная доля приходится на Российскую Федерацию. По оценкам специалистов, компания является крупнейшим игроком на российском рынке антифрикционных решений, активно присутствуя практически во всех основных регионах Федерации. Ее доля рынка составляет около 30 %, а в сегменте нанокерамики — до 90 %.

ТЕХНОЛОГИЯ НАСТОЯЩЕГО

Еще одной из направляющих развития компании является покупательский спрос. Ни для кого не секрет, что современные автопроизводители экономят на всем, поэтому дополнительного ресурса в продукт не закладывают. Иначе говоря, узлы автомобиля начинают «сыпаться» как раз к окончанию его гарантийного пробега. Вместо ремонта владельцу чаще всего предлагают вышедший из строя узел заменить целиком. А технология ревитализации обеспечивает защиту и увеличение ресурса узла.

Естественно, что алгоритм процесса ревитализации с момента создания претерпел серьезные изменения. Годы экспериментов не прошли даром: на смену «классике» пришла новая технология 1 Stage.
Она позволяет свести обработку к одному этапу, сделать ее высокоскоростной и универсальной, подходящей для любых типов двигателей. По эффективности одна доза 1 Stage соответствует примерно четырем дозам классического ревитализанта.





Эта тенденция заметна и в оформлении продуктов. На смену тюбикам в простеньких блистерах пришли удобные технологичные шприцы и стильные флаконы. Продукция радует глаз, ее приятно взять в руки,и на прилавках она выглядит достойно.

Все новейшие ревитализанты XADO выпущены на основе технологии 1 Stage. Например, линейка атомарных кондиционеров металла. Самый популярный из них Maximum — предмет особой гордости компании, ведь в нем собраны все последние инновации. Это трехкомпонентный продукт, он, помимо ревитализанта, содержит агент 2D скольжения и атомарный кондиционер металла, который улучшает смазывающие свойства масла, а за счет действия ревитализанта модифицирует поверхность. В результате компрессия, мощность и приемистость автомобиля постоянно поддерживаются на самом высоком уровне.

Новая технология позволяет восстановить практически любой двигатель. Мертвого, конечно, не воскресит, но больного — вылечит! Даже при значительном износе цилиндропоршневой группы можно обойтись «малой кровью». Достаточно будет просто заменить кольца. И никаких расточек цилиндров! Но при критическом износе, безусловно, нужен полноценный ремонт. Обычно, состояние двигателя, при котором наблюдается падение компрессии на 20–25 % ниже номинальной, ее разброс по цилиндрам более чем на 1,5 единицы и/или расход масла 1 литр на 1000 км, заводом-изготовителем определяется как критическое. Поэтому не следует забывать золотое правило: лучшее лечение — это профилактика, то есть ревитализация. Фактически ревитализация предлагает альтернативу капитальному ремонту двигателя без затрат времени и за несоизмеримо меньшие деньги.

МАСЛА БУДУЩЕГО

Компания XADO не только выпускает ревитализанты в чистом виде, но и добавляет их в продукты для регулярного обслуживания автомобилей. Так покупателям удобней пользоваться ревитализантами. Применяя товары XADO с ревитализантом при плановом техническом обслуживании, потребитель бонусом получает и защиту узлов. При производстве содержащих ревитализант смазок, спецжидкостей, топливных присадок носители для ревитализанта подбираются исключительно высококачественные.

И, конечно, главное — масла. Масло XADO Atomic Oil пользуется успехом на рынке с 2004 года, а с прошлого года XADO Chemical Group — сертифицированный поставщик информации для европейского каталога запчастей TecDoc. Пришло время сделать следующий шаг. Сейчас активно готовится к выпуску серия масел нового поколения, созданных с применением технологии высокоскоростной ревитализации 1 Stage. Это знаковый продукт. Новое масло XADO LUXURY DRIVE будет иметь коэффициент ревитализации 15,5 (RF — revitalisation factor), то есть содержать ревитализанта почти в три раза больше, чем XADO Atomic Oil. Это единственное в мире масло, поднимающее компрессию двигателя.

Основной тренд, который сегодня продвигает компания, — комплексный подход к ревитализации автомобиля. По мнению производителей, такой подход является оптимальным, так как многократно увеличивает синергетический эффект препарата. Для ревитализации самых важных и дорогостоящих узлов: двигателя, трансмиссии (АКПП), топливной аппаратуры, гидросистем — предлагаются наборы. В интернет-магазине XADO подобные наборы можно приобрести со специальной скидкой до 30 %.

Большинство продуктов XADO адаптировано к самостоятельному применению. Но сейчас устройство автомобиля изучают далеко не все. Времена, когда гаражи были клубами, а водители — экспертами, ушли. Для нового поколения потребителей, поколения «i», компания активно развивает сеть специализированных станций технического обслуживания. Обратиться к специалисту и получить индивидуальную консультацию можно в автоцентрах XADO, которых на сегодняшний день действует уже более двадцати.



Линия по упаковке ревитализантов



АМЕРИКАНСКАЯ МЕЧТА

В последнее время XADO Chemical Group активно осваивает американский рынок, в том числе рассказывает о ревитализации со страниц журналов Popular Mechanics, Motor Trend, NASCAR. Автомобиль — один из символов Америки, американцы очень любят свои машины. Но эта любовь обходится им дорого, в прямом смысле этого слова. Идея сохранить автомобиль, продлить его молодость, а главное — сэкономить средства, американцам понравилась. Рынок автохимии в Соединенных Штатах очень насыщенный, но продукция с ревитализантом заняла на нем достойное место, она востребована.

Что примечательно, одними из первых клиентов в США стали водители-дальнобойщики и собственники транспортных компаний, занимающихся автоперевозками. Попробовали и остались очень довольными: проехать на 200 миль больше на одном баке топлива, согласитесь, весьма ощутимый результат. В бизнесе автомобиль — это инструмент, от которого надо получить максимальную выгоду. Поэтому специально для большегрузных автомобилей XADO предлагает атомарный кондиционер металла Maximum Diesel Truck в упаковке объемом 1 л.

ВПЕРЕД, НА ДАКАР!

Практически все серьезные производители автомобильных продуктов имеют прочные связи с автомобильным спортом, ведь он является незаменимым испытательным полигоном. С 2007 года XADO является владельцем раллийной команды XADO Motorsport, неоднократного чемпиона Украины и победителя разнообразных шоссейно-кольцевых и раллийных гонок. XADO Motorsport радует результатами, и спортсменов уже хорошо знают не только в Украине.

Но в этом году XADO Chemical Group намерена серьезно поднять планку. Компания объявила о своем участии в легендарной гонке «Париж – Дакар». В следующем году «Дакар» стартует 5 января в Аргентине и финиширует 18 января в Чили, часть маршрута пройдет через Боливию.

Ходовцы настраивались на самую жаркую гонку мира несколько лет. Ведь одно дело пройти этот путь рядом с таким авторитетным тяжеловесом, как «КамАЗ-Мастер» (с 2004 по 2010 год компания XADO была спонсором и партнером российской команды — прим. автора), а совсем другое — создать собственную команду и покорить «Дакар». Самостоятельно зарегистрировать команду, пройти все юридические и организационные процедуры в качестве владельца впервые было очень не просто.



XADO Motorsport — неоднократный чемпион Украины по ралли

Пилот команды XADO Team Dakar Игнасио Чивите

XADO TEAM DAKAR — мотоциклетная команда. За основу взяли базовую модель мотоцикла Yamaha WR 450. Превратить его в боевую машину — задача для технических специалистов. Первые тестовые заезды пройдут в Испании. Техническую поддержку во время дакарской гонки будет осуществлять компания JVO Racing, хорошо известная в мире мотоспорта. В качестве пилота на «Дакар» под ходовскими цветами поедет испанский гонщик Игнасио Чивите, который уже имеет опыт участия в этом непростом марафоне. Дакаровская гонка станет еще одной проверкой на прочность техники, людей и компании в целом.



Американский дальнобой



ПРОВЕРЕНО СВОИМИ СИЛАМИ

Как известно, лучшая проверка – та, которая выполнена своими силами или, по крайней мере, авторитетными людьми у вас на глазах. Именно поэтому редакция журнала "За рулем. Украина" вместе в компанией XADO устроила собственную большую экспертизу автохимии и косметики, ходом и результатами которой мы делимся во всей полноте с читателями - так, слово вы сами вместе с нами участвовали в эксперименте.

Репортаж о супертесте смотрите на www.xado.info

AUDI Q7
Год выпуска: 2011

CHEVROLET CRUZE
Год выпуска: 2012

На этот раз для тестов продукции XADO мы отобрали четыре автомобиля. Пятилетний «Хендай-Элантра» с немалым пробегом, успевший хлебнуть невзгод наших дорог; два новых авто среднего класса: «Шевроле-Круз» с механической коробкой передач и «Рено-Флюэнс» — с автоматической; наконец, лощеный вседорожник премиум-сегмента «Ауди-Q7». Нежданно нашелся еще и пятый автомобиль, этакий рояль в кустах, но обо всем по порядку. Ведущие специалисты XADO подготовили для наших подопытных машин оптимальный набор «лекарств» и «витаминов», применение которых мы и продемонстрируем в качестве своего рода инструкции. А владельцы автомобилей поделятся своими впечатлениями до и после обработки машин.

Экспертиза автохимии проведена на базе одной из новейших фирменных станций техобслуживания «XADO Автоцентр»



HYUNDAI ELANTRA



« **Юрий**, владелец:
Автомобиль я интенсивно эксплуатирую каждый день, за неделю проезжаю не меньше 500 км. Заправки не всегда выбираю, и порой попадается откровенно паршивый бензин. Чувствую, что машина уже немного «устала»: начали появляться проблемы с пуском, пропала былая резвость разгона, часто слышу позванивание в моторе на низких оборотах — похоже на звон клапанов от детонации. С кондиционером средний расход около 8,3 л/100 км, раньше был поменьше. Теперь чаще приходится доливать масло, многовато его стало уходить, а еще начала улетучиваться охлаждающая жидкость. Капризничает коробка — порой тяжело включается первая передача при переходе на нее с высших.

Состояние авто: ★★★☆☆
Год выпуска: 2008
Двигатель: бензиновый, 1,6 л, 16 клапанов, 104 л. с.
Коробка передач: механическая 5-ступенчатая
Пробег до начала испытаний: 140 тыс. км

ОСМОТР ПОКАЗАЛ:

компрессия в цилиндрах снизилась и «загуляла» от одного к другому, в моторе громадное количество грязи — такое, что отложения выбрались даже на крышку маслозаливной горловины. Будем промывать и лечить!

ДЕЙСТВУЕМ!

1 Первым делом чистим мотор с помощью препарата **Verylube Антикокс** — это быстродействующее средство, призванное убрать нагар и смолянистые отложения с поверхностей деталей цилиндропоршневой группы. **Антикокс** расфасован в тубы или баллоны стоимостью соответственно 68 и 297 руб.



297 руб.



● На прогретом (но не горячем) двигателе выкручиваем свечи, отключаем коммутатор. Вносим содержимое одной тубы в каждый цилиндр (или впрыскиваем аэрозоль).

● Выжидаем 10–20 минут, после чего накрываем свечные отверстия плотной тканью, аккуратно придерживаем и проворачиваем мотор стартером в течение нескольких секунд. Результат, как говорится, налицо, точнее — на ткани: можно только представить, столько грязи было в цилиндрах!

● Но и это еще не все загрязнения, ликвидированные «Антикоксом». Закручиваем свечи, подключаем коммутатор и запускаем мотор, дав ему поработать на повышенных оборотах; оставшаяся грязь в прямом смысле вылетает в трубу.



371 руб.

2 После раскоксовки промываем маслосистему очистителем Atomex Total Flush, рекомендованным для сильнозагрязненных моторов перед сменой масла. Состав совместим со всеми типами моторных масел, безопасен для агрегатов турбонаддува. Баллон емкостью 250 мл (этого хватит для обычного мотора с емкостью масляной системы 4–5 л) обойдется в 371 руб.

● Заливаем содержимое баллона в маслозаливную горловину прогретого мотора. Если двигатель сильно загрязнен (и перед этим не применялся «Антикокс»), то рекомендуется проехать в обычном режиме 150–200 км. В нашем же случае и при регулярном использовании Total Flush достаточно дать мотору поработать на холостом ходу 10–15 минут или проехать около 20 км.







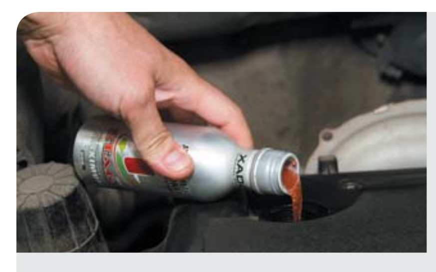


3 Меняем моторное масло и фильтр. Для нашей «Элантры» идеально подойдет масло **XADO Atomic Oil 5W-30 SM/CF** — полностью синтетическое всесезонное масло, изготовленное в Голландии на основе высококачественных базовых масел и новейшего пакета присадок. Стоимость 4-литровой канистры — 2057 руб.



4 Для восстановления «здоровья» мотора и его дальнейшей защиты заливаем в масло атомарный кондиционер металла **Maximum** с ревитализантом **1 Stage**. Трехкомпонентный продукт (двухфазный кондиционер металла и ревитализант третьего поколения) призван восстановить рабочие поверхности деталей двигателя, компенсировав их износ вплоть до состояния только что собранного на заводе мотора. Также средство повышает и выравнивает компрессию, активно защищает детали от перегрева, повышает экономичность и приемистость двигателя, снижает уровень шумов и вибраций. Гарантия безызносной работы мотора в течение 100 тыс. км пробега обойдется в 1921 руб.





Опорожняем эффектный алюминиевый баллончик в маслозаливную горловину, даем двигателю поработать на холостых около 10 минут и затем воздерживаемся от замены масла в течение 1–1,5 тысяч км пробега — за этот период произойдет полная обработка и ревитализация мотора.

5 Закапризничавшую коробку передач тоже ублажим атомарным кондиционером металла с ревитализантом, специально предназначенным для механических трансмиссий, — **AMC Maximum Transmission**. Это средство восстанавливает поверхности деталей, заполняя раковины и царапины на них, оптимизирует пятна контакта в зацеплениях шестерен, улучшает работу синхронизаторов, облегчает переключение передач и повышает его четкость. Кроме того, в случае аварийной утечки масла обработанная коробка передач гарантированно позволит без ущерба и износа проехать до 1000 км к месту ремонта. Средство также пригодно для раздаточных коробок и мостов. Стоимость 30-миллилитрового шприца — 1347 руб.



Содержимое шприца вводим в маслозаливное или маслоизмерительное отверстие КПП, раздаточной коробки или редуктора моста, прогретых до рабочей температуры. Затем немного, минут пять, проедемся для полного растворения состава в масле. Полная обработка деталей произойдет в течение 1000 км пробега.

МНЕНИЕ ВЛАДЕЛЬЦА
спустя две недели
(пробег — чуть более тысячи км):

« К моему автомобилю словно вернулась молодость! Буквально через сотню-другую после промывки и обработки исчез звон на низких оборотах. Мотор стал ощутимо тише и избавился от часто проскакивавшей раньше нервной дрожи. Довелось снова залить не самый кондиционный бензин — двигатель стерпел его куда лояльней. Разгоняется машина теперь заметно бодрее, а расход топлива уменьшился на стакан — до 8 л на «сотню». Прибавила здравия и коробка передач — переключения стали мягче. Но это все субъективные впечатления — нагляднее всего меня убедили замеры компрессии до и после обработки двигателя (см. таблицу).

КОМПРЕССИЯ В ЦИЛИНДРАХ ДВИГАТЕЛЯ HYUNDAI ELANTRA

Цилиндры	1	2	3	4	Максимальный разброс
До обработки, атм	11,5	11	10,5	10,3	1,2
После обработки, атм	13,8	13,4	13,5	14,2	0,8



RENAULT FLUENCE

Состояние авто: ★★★★★
Год выпуска: 2012
Двигатель: бензиновый, 1,6 л, 16 клапанов, 106 л. с.
Коробка передач: автоматическая 4-ступенчатая
Пробег до начала испытаний: 4800 км

« **Ярослав**, владелец:
Ощущение нового автомобиля — наверное, одно из самых приятных удовольствий. Я выбрал незаурядный автомобиль оригинального цвета — хочу подчеркнуть изящество его дизайна и, безусловно, продлить молодость его агрегатов. С большой щепетильностью отношусь к порядку в салоне, особенно к чистоте стекол, панелей и сидений. На прожорливость машины жаловаться не стану: даже с четырехступенчатым автоматом в городе я укладываюсь в 8–8,5 л на 100 км. Тем не менее, с энтузиазмом отнесусь к возможности улучшить экономичность, если получится.

ОСМОТР ПОКАЗАЛ:

выискивать недостатки в новой машине — пустая затея. В современном автомобиле «подтягивать гайки» не нужно. Хорошо, что автомобиль попал на этот тест в период обкатки. Благодаря XADO его можно защитить от износа и сохранить в состоянии «как новый».

ДЕЙСТВУЕМ!

1 Важно защитить еще новый двигатель от износа: в этом нам поможет атомарный кондиционер металла с **ревитализантом New Car 1 Stage** для новых авто. Его формула обеспечивает правильную приработку деталей двигателя во время обкатки, предотвращает их износ в течение минимум 100 тыс. км пробега после обработки и улучшает исходные характеристики мотора. XADO рекомендует применять средство сразу же по приобретении автомобиля. Стоимость флакона емкостью 225 мл — 1330 руб.





● **Флакон встряхиваем и заливаем его содержимое в масляную систему мотора. Полная обработка произойдет в течение 1–1,5 тыс. км пробега. Заводы-изготовители часто бывают щедры на моторное масло — его уровень может быть выше максимальной отметки на щупе. Поэтому перед добавлением ревитализанта удалите излишки масла.**



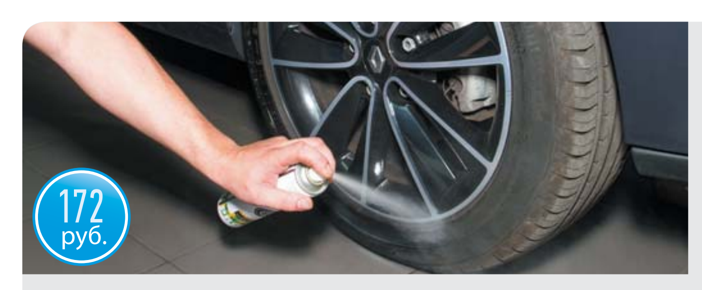
2 Наш бензин идеальным не назовешь, поэтому не помешает очистка и защита топливной системы с помощью средства **AtomEx MultiCleaner** (есть его разновидности как для бензиновых, так и для дизельных двигателей). Оно готово очистить всю топливную систему — от бака до форсунок — вплоть до уровня технической чистоты, что в нашем случае значит — до исходного заводского состояния. А ревитализант формирует на активных элементах системы защитное покрытие. Также средство удаляет влагу. XADO рекомендует применять его каждые 5 тыс. км пробега. Упаковка — флакон емкостью 250 мл по цене 381 руб.



● **Заливаем очиститель в топливный бак перед заправкой. Оптимальная пропорция — один флакон на 40–60 л топлива.**



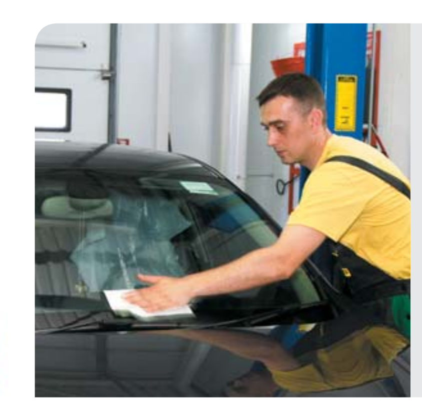
3 Начистим обувку стиляги «Флюэнса» с помощью **кондиционера резины и пластика из серии автокосметики Verylube**. Средство нацелено на обработку любых наружных деталей из резины и пластика — оно восстанавливает их исходный цвет и блеск, надежно предохраняет от выцветания и растрескивания, а также эффективно очищает микротрещинки и царапины от грязи, вдобавок заполняя их. Состав выпускается в аэрозольных баллончиках: поменьше, 320 мл, и побольше, 500 мл — цена соответственно 172 и 228 руб.



● Встряхиваем баллон, тонким слоем распыляем на обрабатываемую поверхность, а затем протираем тканью или салфеткой.

4 Дождевые капли, расплывающиеся по стеклу, мутные участки за пределами секторов очистки — ходовцы готовы побороть и эту стихию. **Антидождь** создает на стекле невидимую водоотталкивающую пленку: капли воды не растекаются по поверхности стекла, а скатываются с него и в движении бесследно сдуваются набегающим воздушным потоком. Зимой этот состав предотвращает обледенение как стекла, так и щеток. Средство расфасовано в аэрозольные баллончики емкостью 320 мл, цена — 235 руб.

235 руб.



● Встряхиваем баллон и распыляем его содержимое тонким слоем на чистую и сухую поверхность стекол, зеркал, фар.

Мягкими движениями, не надавливая сильно, располировываем средство по поверхности чистой тканью (особенно рекомендуем микрофибровые салфетки).



5 А теперь обработаем стекла «Рено» и изнутри — на этот раз средством от запотевания. Состав **Verylube Антитуман** позволяет избежать запотевания стекол в сырую погоду, а также, например, при выключении кондиционера. Средство предлагается в аэрозольных баллончиках емкостью 320 мл, стоимость — 112 руб.

● Встряхиваем баллончик и распыляем средство тонким слоем на внутренние поверхности стекол. Состав можно наносить даже на уже запотевшие стекла — поможет! Да и тонировке средства вреда не нанесет. Затем мягкой салфеткой аккуратно протираем стекла и наслаждаемся результатом.



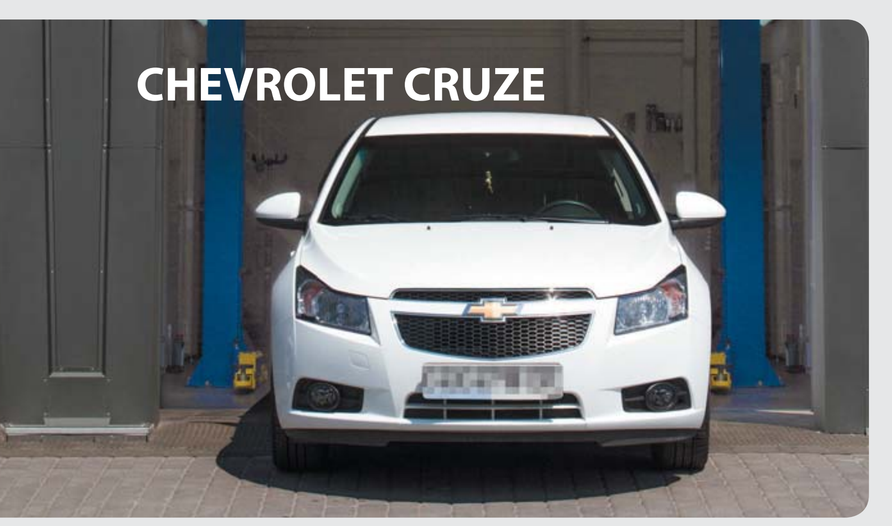

6 **Полироль для деталей салона** не оставляет на пластике жирной пленки, собирающей на себе пыль и бактерии; напротив, поверхности торпедо и дверных панелей становятся естественно чистыми и свежими, а пыль отталкивают. Также средство чистит детали интерьера от грязи, вытесняя ее из рельефов пластика, и предохраняет их от выцветания, растрескивания и коробления под солнечными лучами. Упаковка — баллончики-распылители емкостью 320 или 500 мл по цене соответственно 158 и 228 руб. На вкус и запах — два аромата: вишня или лимон. Распыляем средство тонким слоем, затем легко протираем поверхность салфеткой или тканью. Состав не нуждается в длительной полировке. Если спустя некоторое время мягкий блеск обработанных деталей померкнет, достаточно просто снова пройтись по ним тканью — поверхности вновь презентабельно засияют.

158 руб.

МНЕНИЕ ВЛАДЕЛЬЦА
спустя две недели
(пробег — 500 км):



« Проехав пока всего 500 км, отметил более мягкую работу двигателя, особенно на низах. У мотора расширился диапазон эффективных оборотов: теперь он спокойно «вытягивает» с 1500 об/мин, раньше же ему по душе были 1700–1800 об/мин. Самое потрясающее впечатление от «Антидождя». Вот уже две недели как стекло обработано, а мой обзор по-прежнему отличный! Стекло на удивление чистое, на нем даже пыль не собирается, нет полос грязи в конце хода «дворников» и мутных зон в неочищаемых секторах. В первый же вечер после обработки проверил «Антитуман» — в дождь выключил кондиционер. Стекла, которые были защищены составом, остались полностью прозрачными!



Состояние авто: ★★★★☆
Год выпуска: 2012
Двигатель: бензиновый, 1,8 л, 16 клапанов, 141 л. с.
Коробка передач: механическая
Пробег до начала испытаний: 22 тыс. км

« **Александр**, владелец:
Своим новым автомобилем я доволен. Купил его недавно, год назад, и хотелось бы, чтобы он и впредь оставался таким же надежным и резвым. Жаловаться на такую машину — грех; пожалуй, вот только бы расход топлива чуть понизить. Это уж каждому водителю хотелось бы. Да, и при активном рулении чувствую, что немного не справляется гидроусилитель руля: было бы неплохо облегчить его старания.

ОСМОТР ПОКАЗАЛ:

у нас в запасе есть продукты, которые помогут автомобилю надолго сохранить состояние нового — и даже улучшить его показатели по сравнению с исходными заводскими. Так что — сохраним и приумножим!

ДЕЙСТВУЕМ!

1 У нашего подопытного автомобиля уже подошел период смены масла. Поскольку у самого владельца не было особой уверенности в качестве топлива, которым он заправлял машину, мы решили для профилактики промыть масляную систему упомянутым средством **Total Flush**. Упаковка — флакон емкостью 250 мл по цене 371 руб.





2 После промывки меняем масло на **XADO Atomic Oil 5W-30 SN** — легкотекучее полностью синтетическое масло, разработанное специально для современных двигателей европейских и американских автомобилей модельных рядов начиная с 2010 года. Продукт призван обеспечить надежную смазку и защиту двигателям с высокой удельной мощностью, в том числе многоклапанным, с турбонаддувом, промежуточным охлаждением нагнетаемого воздуха, непосредственным впрыском. Выбранное масло как раз имеет рекомендацию «Дженерал Моторс», а также «Мерседес-Бенц» и БМВ. Для мотора «Шевроле» понадобилось пять литров масла, так что мы взяли 4-литровую канистру за 2160 руб и литровую банку за 590 руб.





Добавляем в масляную систему ревитализант Maximum 1 Stage.

3 Чтобы шестиступенчатая коробка передач «Круза» все так же радовала владельца безупречной четкостью переключений и тихой работой, угостим ее «витамином» — ревитализантом семейства **EX120** для КПП и редукторов. Название продуктов EX120 говорит само за себя: концентрация активного вещества в них на 20 % больше, чем в обычных 9-граммовых тюбиках ревитализантов XADO, тех самых, что и прославили эту фирму. Средство формирует на поверхностях шестерен, валов, подшипников, синхронизаторов и других деталей КПП металлокерамическое покрытие, которое защищает детали от износа и восстанавливает их конструктивную форму. Ревитализант универсален для механических, роботизированных, секвентальных коробок передач, раздаточных коробок, дифференциалов. Стоимость 8-миллилитрового шприца — 469 руб.





● Содержимое шприца вводим в коробку передач через маслозаливное отверстие. Так как продукт EX120 из нового поколения ревитализантов XADO, то для полной обработки КПП достаточно однократной дозировки.



● Содержимое шприца вводим в бачок гидроусилителя, затем (разумеется, при включенном моторе) вращаем руль в течение 5–10 минут или ездим по площадке, интенсивно маневрируя. Полная обработка узла произойдет за 50 часов его работы (примерно 1–1,5 тыс. км пробега).

4 Ревитализант того же семейства **EX120** сослужит добрую службу и гидроусилителю руля — у XADO как раз есть соответствующий продукт для ГУРов и гидравлического оборудования. Средство улучшает четкость работы гидроусилителя, снижает его шумность и защищает его элементы уже спустя 50–100 км после применения. Шприц-тюбик емкостью 8 мл обойдется в 469 руб.

МНЕНИЕ ВЛАДЕЛЬЦА
спустя две недели
(пробег — полторы тысячи км):

«Честно говоря, не подозревал, что даже в новой машине можно что-то улучшить. Тем не менее, эффект есть! Двигатель работает ощутимо мягче и после пуска теперь гораздо быстрее принимает ровные холостые обороты. Расход бензина стал поменьше — примерно на 0,2 л/100 км. Приятнее вращать руль — он стал легче на парковках, а при интенсивном маневрировании явно повысилась производительность усилителя. В общем — XADO работает!



AUDI Q7

Евгений, владелец:
Мой автомобиль, безусловно, — один из лучших автомобилей немецкого бренда. Однако же, памятуя о неважном отечественном дизтопливе и очень запыленном воздухе, я не хотел бы полагаться на одну только заложенную конструкторами надежность машины и считаю нужным подстраховать ее от разорительного ремонта мотора и трансмиссии.
Кроме того, я часто езжу на дальние расстояния на больших скоростях. В таких пробегах начинает настораживать растущий расход топлива и масла. Буду рад, если XADO поможет умерить аппетиты моего вседорожника.

Состояние авто: ★★★★☆
Год выпуска: 2011
Двигатель: дизельный, 3,0 л, 24 клапана, 240 л. с.
Коробка передач: автоматическая 8-ступенчатая
Пробег до начала испытаний: 70 тыс. км

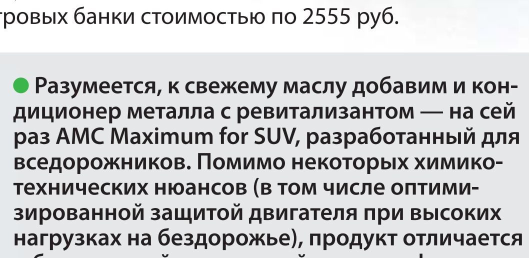
ОСМОТР ПОКАЗАЛ:

составы XADO отлично подходят самым высокотехнологичным двигателям и трансмиссиям, будучи так же полезны им, как и агрегатам «народных» автомобилей. Мы надежно защитим «Ауди»: большому кораблю — большое плавание!

ДЕЙСТВУЕМ!



1 Первым делом сменим в автомобиле моторное масло, предварительно промыв систему средством **Total Flush**. В большое сердце «Ауди» зальем масло **XADO Atomic Oil 5W-30 504/507** — синтетическое масло, разработанное специально для современных двигателей автомобилей группы «Фольксваген» и «Ауди». Продукт произведен в Голландии по особой технологии с пониженным содержанием фосфора, серы и низким показателем сульфатной зольности, что предотвращает закупорку сажевого фильтра и нейтрализатора. Для Q7 понадобились две 4-литровых банки стоимостью по 2555 руб.



● **Разумеется, к свежему маслу добавим и кондиционер металла с ревитализантом — на сей раз AMC Maximum for SUV, разработанный для вседорожников. Помимо некоторых химико-технических нюансов (в том числе оптимизированной защитой двигателя при высоких нагрузках на бездорожье), продукт отличается и богатырской дозировкой: емкость флакона — 360 мл. Цена средства — 2640 руб.**



2 Теперь поработаем над защитой трансмиссии. В коробку передач вводим **аэрозольный ревитализант для АКПП**. Это средство рассчитано на все типы автоматических трансмиссий, включая вариаторы и преселективные коробки. Для систем с объемом картера до 8 л достаточно одного баллончика емкостью 10 мл (цена — 418 руб), а нашей «Ауди» потребуется два таких аэрозоля.

● **Раздаточную коробку и дифференциалы обоих мостов мы обработали представленным выше усиленным ревитализантом EX120 для КПП и редукторов.**



3 Чтобы высокотехнологичная топливная система «Ауди» была в гораздо меньшей степени зависима от посредственного качества нашей «солярки», мы защитили ее усиленным ревитализантом EX120 для всех типов топливной аппаратуры. Этот продукт подходит практически для всех существующих разновидностей топливных систем, в том числе форсунок K-\KE-\L-Jetronic, систем питания Common Rail, Pumpe Düse и других. Средство восстанавливает геометрию трущихся деталей топливных насосов всех типов, форсунок и насос-форсунок, а также, разумеется, предотвращает их износ. Содержимое шприца емкостью 8 мл (стоимость состава — 469 руб) вводится в минимально заполненный топливный бак, после чего следует заправить 40 л топлива и ездить в обычном режиме. Ревитализация и защита топливной системы будет во всеоружии спустя 100 часов работы механизма (примерно 3 тыс. км пробега).



МНЕНИЕ ВЛАДЕЛЬЦА
спустя две недели *(пробег — 1500 км):*



«После обработки автомобиля мне довелось в характерном для меня ускоренном режиме съездить в Одессу и обратно. Замерил расход топлива — он стал меньше на 0,3 л/100 км, также впервые за долгое время мне не пришлось хоть немного, но доливать в мотор масла. По ощущениям, в машине теперь еще тише, а также меньше фирменных дизельных вибраций. А еще пропали извечные опасения с игрой в рулетку на заправках: повезет — не повезет с качеством дизтоплива. Специалисты XADO и их продукция внушительно убедили меня в том, что теперь моя «Ауди» под крепким и надежным щитом.

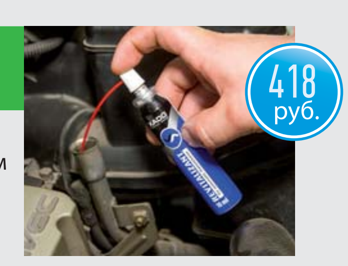
ИГРАЮЩИЙ РЕЖИССЕР

В эксперименте внепланово решил поучаствовать и один из его постановщиков — главный редактор «За рулем. Украина» Николай Захаренков. Наблюдая за тонкой работой мастеров автостанции XADO, он решил вверить их умелым рукам собственный «Мицубиси-Грандис» 2006 года выпуска, пробежавший 102 тыс. км.

ОСМОТР ПОКАЗАЛ:

в уютном семейном автомобиле главное — атмосфера: мы избавим от пыли и микробов еще ни разу не чищенную климатическую систему. Да и автоматической коробке пора принять «витаминов»!

ДЕЙСТВУЕМ!



1 Для обработки автомата «Грандиса» берем **аэрозоль-ревитализант** и впрыскиваем содержимое одного баллончика в отверстие масляного щупа АКПП.

2 Теперь займемся климатической системой. Сперва воспользуемся **пенным очистителем автокондиционеров →** (цена баллончика емкостью 320 мл — 326 руб). Встряхиваем баллончик, надеваем на его форсунку трубку-удлинитель и впрыскиваем пену в дренажную трубку (можно в воздуховоды) кондиционера. Спустя 15–30 минут пускаем двигатель, включаем кондиционер и даем ему поработать в течение 3–5 минут. Теперь можно быть уверенным в том, что плесень, бактерии и пыль в испарителе кондиционера и воздушных каналах ликвидированы.
Освежим дыхание и со стороны салона, в чем нам поможет **очиститель системы вентиляции аналогичной емкости →** и стоимости. Встряхиваем баллончик и распыляем его (можно с использованием узконаправленной насадки) в вентиляционные дефлекторы. Через 2–3 минуты пускаем мотор и включаем климат на несколько минут.



МНЕНИЕ ВЛАДЕЛЬЦА
спустя две недели *(пробег — 500 км):*

«Не каждый эффект можно измерить инструментально. Но наше удовольствие от общения с автомобилем основано на субъективных впечатлениях, а не на скупых цифрах технических характеристик. После обработки автомат стал вести себя культурнее. Уменьшились толчки при переключениях, смена передач теперь практически неощутима. И это при том, что «Грандис» после применения ревитализанта еще не успел пробежать положенные для максимального эффекта 1–1,5 тыс. км. А вот эффект от очистки системы кондиционирования средствами серии Verylube был молниеносным: сразу же после обработки исчез затхлый запах в салоне, ранее сопровождавший переключение в режим внутренней циркуляции воздуха.



ДЛЯ БОЛЬШИХ И СИЛЬНЫХ

Особое внимание специалисты XADO уделяют продукции, предназначенной для трудяг — большегрузных автомобилей. В результате двухлетних изысканий для них создана целая серия продуктов с ревитализантом: присадки, масла, смазки, промывки и другие спецжидкости. Все они разработаны с учетом специфики эксплуатации большегрузов, а главное — повышенных нагрузок, которым подвергаются их агрегаты.



Первым в «грузовой» линейке ревитализантов вышел гель **XADO 1 Stage Magnum**. Продукт расфасован в тубу объемом 90 мл, что сделало его применение более удобным. Magnum для грузовиков обладает всеми преимуществами технологии 1 Stage: высоким быстродействием, одноэтапностью применения, усиленным защитным эффектом.



Следующий шаг — «траковая» версия топового ходовского продукта атомарного кондиционера металла **XADO 1 Stage Maximum**. Теперь у него появилась приставка — *for Diesel Truck*, и соответствующая упаковка: флакон объемом 1 литр. Это инновационный 3-компонентный продукт, который объединяет в себе преимущества двухфазного комплексного кондиционера металла и ревитализанта 1 Stage.

- Восстанавливает поверхности деталей и компенсирует их текущий износ
- Выравнивает и увеличивает компрессию в цилиндрах
- Повышает давление в маслосистеме до номинального
- Создает активную систему защиты деталей от нагрузок и перегрева
- Улучшает смазывающие свойства масла и трибологические характеристики узлов двигателя
- Снижает расход топлива
- Повышает мощность и приемистость двигателя
- Снижает уровень шумов и вибрации
- Увеличивает ресурс двигателя
- Гарантирует безызносную защиту двигателя на 100 000 км/60 000 миль пробега

Как ни парадоксально, но этот продукт больше известен за океаном, чем на родине. Дело в том, что создавался Maximum for Diesel Truck по заказу представительства XADO в США и уже оттуда пришел на наш рынок. В Америке большинство грузовых перевозок осуществляется автомобилями, это отдельный рыночный сегмент, целая культура траков и дальнобоев. Крутые парни с трепетом относятся к своим машинам-кормильцам, поэтому продукт, способный продлить жизнь автомобилю и уменьшить расходы на его содержание, пришелся им по душе.

Антонас Уйкус, главный механик
Truck Service Management Inc, США

« Я интересуюсь металлокерамикой и эффектом от ее применения более 10 лет. Около двух лет тому назад получил информацию о XADO и стал активно его применять и продвигать. Я несу ответственность за техническое состояние вверенной мне техники и считаю, что сегодня XADO — это лучшее средство для защиты от износа и его профилактики. У нас большая компания — более 100 фур, 200 трейлеров, 30 рефрижераторов. В хозяйстве 105 траков, и все они обработаны атомарным кондиционером металла **XADO 1 Stage Maximum**. Это дает ежемесячно экономию до $ 500 на каждом тягаче, так как пробег на одной заправке (250 галлонов) увеличивается в среднем на 200 миль, т. е. экономия горючего достигает **5–7 %**! Я рекомендую XADO, это действительно работает.



МОСКОВСКОЕ ВРЕМЯ

На какой башне Кремля, кроме Спасской, есть часы? Откуда взялось выражение «час волка»? Какие часы, снабженные колоколом, так никогда и не били? На экскурсию, посвященную московским курантам, ходикам и их родственникам, приглашает **Михаил Колодочкин**.

Ни одна, даже самая навороченная электронная игрушка не вызывает у меня такого трепета, как механические часы. В электронике не видно души мастера: нажал кнопочку – заработало… Как и почему – непонятно. Да и не важно. То ли дело механизмы, работающие столетиями без помощи всяких многоядерных процессоров. И которые наши современники, кстати говоря, порой не могут починить!

В Москве десятки интереснейших часов, от солнечных до башенных. Я приглашаю взглянуть хотя бы на некоторые. Кремлевские куранты не предлагаю лишь потому, что их, конечно же, видели и слышали все. Хотя бы по телевизору в новогоднюю ночь… Трогаться лучше всего воскресным утром – в это время Москва еще способна пропускать вас в любую сторону без толкотни.

Поехали?

СРЕТЕНСКИЙ БУЛЬВАР, 6/1

37.6332N, 55.7659E

Фантастический дом страхового общества «Россия», некогда ультрасовременный, – один из самых красивых в Москве. А наверху – огромный часовой колокол, уступающий разве что кремлевскому. Самое удивительное, что механизм боя изначально не был задействован: колокольный звон москвичи услышали лишь во время празднования юбилея необычного дома. А сейчас часы, насколько мне известно, и подавно электрические. Жаль, что все ветшает на глазах. И даже который час, глядя на башенку, не понять (смотря с какой стороны наблюдатель).

НИКОЛЬСКАЯ УЛИЦА, 15

37.6310N, 55.7567E

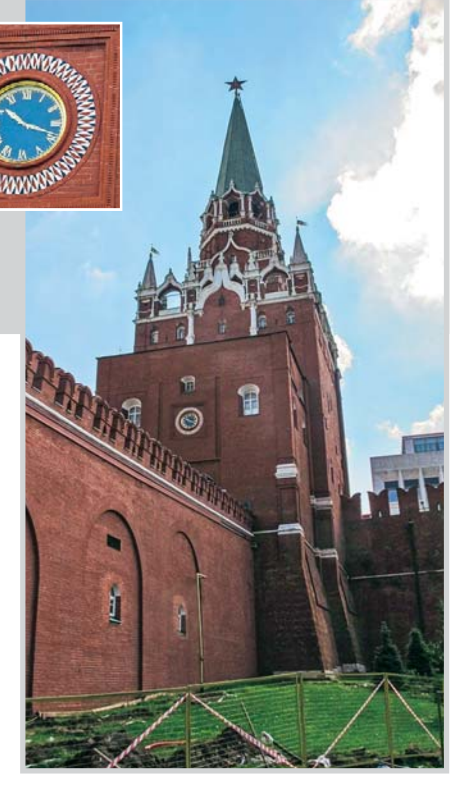
Солнечные часы размещены на фасаде здания бывшей Синодальной типографии, где с начала XVIII века издавалась церковная литература, а сегодня находится Российский государственный гуманитарный университет. Рядом барельефные изображения льва и единорога – символов царской власти и могущества. Не всегда легко определить время, зато такие часы не ломаются.



ТРОИЦКАЯ БАШНЯ КРЕМЛЯ

37.6143N, 55.7523E

Эту башню называют второй по важности после Спасской. Говорят, через нее когда-то выходили торжественные процессии. Над Троицкими воротами раньше была икона Казанской Божией Матери, поврежденная в 1917 году. Потом икона, как водится, исчезла в неизвестном направлении, а ее место как раз и заняли часы.





ТВЕРСКАЯ УЛИЦА, 7

37.6120N, 55.7584E

В советские времена сюда шла вся Москва: иллюминация на световом табло здания Центрального телеграфа считалась эталонной. А на часы, что ближе к Кремлю, никто никогда особого внимания и не обращал. А ведь они необычные: с римско-арабской оцифровкой циферблата, причем четверка отмечена четырьмя палочками! Мало того, знатоки утверждают, что это фактически большие ходики массой около тонны, которым завода хватает на неделю. Есть и колокол, но его звона ни разу не слышал – каюсь.

МАНЕЖНАЯ ПЛОЩАДЬ

37.6145N, 55.7558E

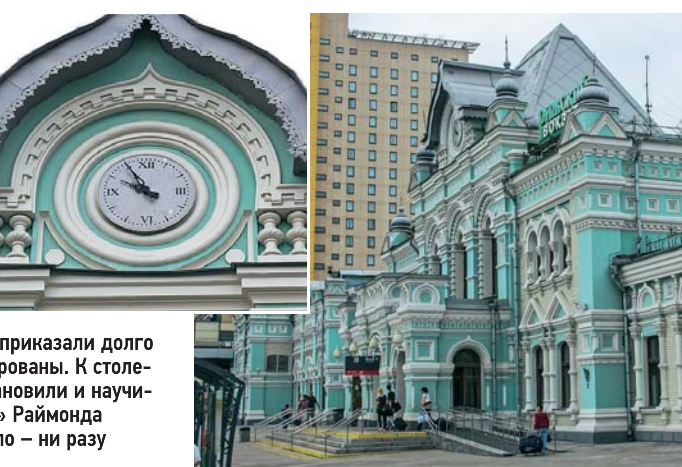
Стеклянный купол подземного торгового комплекса служит и географической картой с названиями городов; за сутки он делает полный оборот. По таким часам при должной сноровке можно определить время с точностью до пяти минут. Купол разделен на 24 сектора, нижнее кольцо неподвижно и тоже поделено на столько же секторов, обозначающих каждый час суток. В каждом секторе по 12 лампочек, промежуток между ними – пять минут. Теперь выбираем город, смотрим на нижнюю цифру – определяем час. Подсчитываем зажженные лампочки и умножаем их число на пять – получаем минуты. Вот так и определяется нужное время.



ПЛОЩАДЬ РИЖСКОГО ВОКЗАЛА, 2

37.6327N, 55.7926E

Пожалуй, это самый симпатичный московский вокзал, да к тому же малолюдный. Часы здесь появились при открытии, но еще перед войной приказали долго жить и были демонтированы. К столетию вокзала их восстановили и научили играть «Вернисаж» Раймонда Паулса. Мне не повезло – ни разу не слышал.





ПЛОЩАДЬ КИЕВСКОГО ВОКЗАЛА, 1

37.5659N, 55.7447E

Часы башни Киевского вокзала находятся на высоте 55 м. Этот механизм весит более тонны. Подзаводят его вручную с помощью 300-килограммовых гирь каждые два дня. Это один из двух сохранившихся в Москве экземпляров башенных часов (другой – на Спасской башне), чьи стрелки при переходе с летнего времени на зимнее (было такое...) переводились вручную. При этом вместо положенных двух раз в год эту манипуляцию осуществляли лишь единожды – при переводе назад было проще остановить на час.

НЕГЛИННАЯ УЛИЦА, 14/1А
37.6202N, 55.7635E

Это здание можно долго рассматривать, разинув рот. Когда-то оно имело отношение к Сандуновским баням, а сегодня здесь очередной бизнес-центр. Между прочим, часы с боем, да еще с каким! А еще удивительнее то, что на старых фото часов нет. Интересно, когда они появились?



ГОСПИТАЛЬНЫЙ ПЕРЕУЛОК, 3
37.6876N 55.7654E

Одни из самых молодых солнечных часов Москвы. Их особенность – полуденные отметки столиц мира на циферблате: Тегеран, Ташкент, Мадрид... На мой взгляд, нормальной работе часов мешает тень справа, но архитектору виднее. Кстати, правее висят обычные часы – наверное, для тех, кто так и не освоил солнечные. Из вредности замечу, что в этот день солнечные исправно «ходили», а вот обычные показывали какую-то ерунду.



2-Й КАДАШЕВСКИЙ ПЕРЕУЛОК, 7
37.6367N 55.7383E

Храм Воскресения Христова в Кадашах постарайтесь посетить поскорее: не дай Бог снесут! И обратите внимание, что с южной стороны сохранились солнечные часы. Очень может быть, что они, как и храм, родом из XVII столетия.

КРЕСТЬЯНСКАЯ ПЛОЩАДЬ, 10
37.6607N, 55.7270E

Механизм курантов на колокольне Новоспасского монастыря после революции исчез и был восстановлен сравнительно недавно, лет двадцать назад. Колокола отливали на ЗИЛе.





САДОВАЯ-САМОТЕЧНАЯ УЛИЦА, 3
37.6142N, 55.7738E

Часы на образцовском театре кукол знают, наверное, все: они тут с 1970 года. Лучи и отдельные части циферблата, а также флагшток покрыты сусальным золотом. Каждый час стрелка указывает на определенный металлический домик, из которого появляется его житель. Меня, например, в девять приветствовал медведь. В «час волка», то есть в 11:00, когда из окошечка вылезал волк, – в СССР начинали продавать водку.

МИКРОРАЙОН ЛЕНИНСКИЕ ГОРЫ, 1
37.5326N 55.7027E

Самые большие башенные часы вовсе не на Спасской башне, а на МГУ! Диаметр циферблата около 9 м. Когда-то тяжеленные гири опускались на тросах в многоэтажные шахты, но сейчас, насколько мне известно, механику сменил электромотор. Если верить Интернету, то все полторы тысячи университетских часов ходят синхронно!





ПЛОЩАДЬ КИЕВСКОГО ВОКЗАЛА, 2
37.5647N, 55.7443E

Внутри торгово-развлекательного центра «Европейский» расположены забавные часы – они находятся в воде. Как по ним определять время, я так и не понял, но выглядит все это довольно эффектно. Особенно если наблюдать сверху.

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПЛОЩАДЬ, 3
37.6532N, 55.7755E

Располагаются на самом старом железнодорожном вокзале Москвы – Никола... простите, Ленинградском. Циферблат сохранился в первоначальном виде с середины XIX века, а вот часовой механизм во время одной из реконструкций оказался в строительном мусоре (говорят, что оттуда его все-таки забрали в Политехнический музей). Теперь стрелки крутит электромотор: проза жизни берет свое.



КОМСОМОЛЬСКАЯ ПЛОЩАДЬ, 2
37.6560N, 55.7745E

Редкой красоты циферблат на не менее красивом Казанском вокзале оформлял бронзовыми знаками зодиака сам архитектор Щусев. Говорят, однако, что после революции, когда часы впервые были запущены, козероги и водолеи вызвали искреннее недопонимание «народных масс»: мол, чё это такое-то?





ПОКЛОННАЯ ГОРА, УЛИЦА ГЕНЕРАЛА ЕРМОЛОВА
37.5170N, 55.7349E

Вообще-то, цветочные часы – это набор высаженных на небольшой площади травянистых растений, цветки которых открываются и закрываются в определенное время суток (с точностью примерно до получаса). Но и эти, механические часы у нас называют цветочными: для их создания нужно примерно 8000 цветов. Они занесены в Книгу рекордов Гиннесса. Цветы постоянно пересаживают сообразно времени года: реально часы работают с мая по октябрь. Диаметр циферблата 10 м, механизм скрыт под землей.



БОЛЬШАЯ САДОВАЯ УЛИЦА, 5
37.5938N, 55.7688E

Часы на башне гостиницы «Пекин» были установлены в 1949 году и проработали полвека, после чего выяснилось, что чинить их некому: специалисты кончились... В итоге, как и многим их собратьям, на помощь пришел электродвигатель.

ЛЕНИНГРАДСКОЕ ШОССЕ, 51
37.4671N, 55.8511E

Говорят, что эти часы-куранты ручной работы украшали с конца XVIII века колокольню Воскресенского собора в Волоколамске, а в 1937 году были перевезены в Москву и установлены на башне Северного речного вокзала. Не знаю, правда ли это. Последние два десятка лет их крутит электродвигатель – нет надобности заводить каждую пару дней. Соответственно исчезли четыре колокола от часового механизма.



ПЕРЕВЕСТИ «СТРЕЛКИ»



Сегодня в МВД уверены, что лучший способ снизить число нарушений и аварийность – развесить как можно больше камер. Приборы не могут ошибаться, уверяют нас. Но **Сергей Смирнов** убедился в обратном.

В редакцию приходит немало писем с жалобами на работу камер. В частности, на комплекс «Стрелка-СТ». Этот прибор ловит водителей, нарушающих скоростной режим. На примере одного из обращений разберемся, как работает эта система и вполне ли она безгрешна.

Итак, комплексы автоматической фиксации отслеживают в настоящее время несколько видов нарушений: превышение скорости, проезд на запрещающий сигнал светофора, движение по встречке или полосе общественного транспорта, остановка и стоянка в запрещенном месте. Сотрудники ГИБДД используют несколько типов специальных средств: обычные радары (несмотря на запрет министра, на дорогах все еще можно встретить инспектора с «феном»), радарные блоки с функцией фото- и видеозаписи и, наконец, автоматические камеры.

Эти технические средства неидеальны и могут дать сбой. Самая распространенная ошибка – неверное распознавание номерного знака. Многие водители пытаются его маскировать: заклеивают часть цифр или букв специальной пленкой. В результате, например, буква *С* превращается в *О* – и вместо реального нарушителя квитанцию получает владелец другого автомобиля. К нам обращался хозяин вседорожника «Тойота», который трижды обжаловал постановление за превышение скорости. Оказывается, какой-то «умник» на «Ниссане» изменил две буквы и безнаказанно гоняет по городу. На фотографиях с квитанций отчетливо видна совсем другая машина, в постановлении же указана «Тойота». Проблему решила бы простая сверка информации с базой данных ГИБДД, но по каким-то причинам этого не делают.

Если прибор смог верно определить номер и марку авто, не факт, что он верно измерил скорость. Когда автомобили идут плотным потоком, велика вероятность, что в прицел попадет не нарушитель, а соседний автомобиль, идущий без превышения. В такой ситуации оказался Дмитрий Ш. Он двигался на «Форде-Фокус» в общем потоке со скоростью 60 км/ч. В зеркале заднего вида Дмитрий увидел «Вольво», который догонял его, то и дело перестраиваясь из ряда в ряд. Его водитель в какой-то момент заметил камеру и резко сбросил скорость как раз перед «Фокусом» Дмитрия. Через пару недель пришла штрафная квитанция, где значилась скорость «Фокуса»: 82 км/ч. Дмитрий подал жалобу сначала в ГИБДД, затем обратился в суд, но нигде не смог доказать, что «Стрелка» ошибочно приписала скорость нарушителя его «Форду». Вердикт, как обычно, базировался на принципе «нет оснований не доверять сотруднику ГИБДД», то есть комплексу фиксации нарушений. Тогда Дмитрий вступил в переписку со всеми возможными инстанциями, надеясь понять, как могла произойти ошибка.

Разработчики «Стрелки» утверждают, что комплекс для исключения



Два автомобиля едут с минимальным интервалом. По данным «Стрелки», один из них движется со скоростью 60 км/ч, второй – 82 км/ч. Только вот какой?

ошибки измеряет скорость несколько раз подряд. В таком случае автомобиль Дмитрия должны были зафиксировать дважды: первый раз – в момент, когда перед ним резко перестроился «Вольво» (и когда превышение скорости было ошибочно приписано «Фокусу»), второй раз – непосредственно перед камерой, в момент идентификации автомобиля.

Но никаких последовательно сделанных фотографий или видеозаписи движения машины в динамике не предъявили, не было их и в материалах дела. Дмитрий представил в подтверждение своей правоты данные видеорегистратора, в соответствии с которыми скорость не превышала 60 км/ч. Но ни ГИБДД, ни суд не посчитали это доказательством.

Тогда оштрафованный решил обратиться в Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) с вопросом: может ли «Стрелка» ошибаться? И если прибор, как утверждают, делает минимум два снимка, нельзя ли с ними ознакомиться? В развернутом и высоконаучном ответе чиновники рассказали и про два снимка, и про видеозапись... Только, как выяснилось, видеозапись может делаться, но не делается. Не нужна такая функция сотрудникам ГАИ! В Центре автоматизированной фиксации административных правонарушений подтвердили: видеозаписи не сохраняют. Считается, что фото «является достоверным доказательством того, что измеренная скорость принадлежит конкретному транспортному средству».

Кольцо замкнулось. Правда, разработчики прибора подчеркивают, что все сомнения трактуются в пользу водителя. Довели бы они эту истину и до ГИБДД...

Что интересно, в технической документации «Стрелки» указана вероятность неправильной идентификации. То есть формально прибор может


ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ РЕГУЛИРОВАНИЮ И МЕТРОЛОГИИ

СЕРТИФИКАТ

PATTERN APPROVAL CERTIFICATE
OF MEASURING INSTRUMENTS

В техническом приложении к сертификату упомянута возможность ложной идентификации транспортных средств, нарушивших ПДД.

ошибаться! Такая же информация есть в международном документе – рекомендации Международной организации законодательной метрологии (OIML R91, пункт 2.7). Там установлен стандарт точности измерений приборов видеофиксации – 99,8%. То есть и международные рекомендации, и техдокументация самой «Стрелки» допускают 0,2% ошибок. Если вспомнить, что только в Москве и только в прошлом году видеокамеры выписали свыше 4 млн штрафов, можно предположить, что минимум 8 тыс. из них были ошибочными. В такой ситуации, если следовать букве закона, любое сомнение должно трактоваться в пользу водителя. Как бы тут пригодилась вторая фотография или видеозапись! Но они сотрудникам ГАИ ни к чему... Видимо, поэтому «второй кадр» и остается невостребованным, попросту говоря – сразу стирается.

Кстати, не так давно в Минпромторг направил письмо депутат Госдумы В. Лысаков – с просьбой провести дополнительные испытания прибора «Стрелка-СТ» и приостановить его массовую закупку. Дескать, стоимость изделия завышена и, кроме того, автоматический комплекс нуждается в дополнительной проверке. Депутат утверждает: испытания радара проводились некорректно. И опасается, что ошибки в его работе могут дискредитировать всю систему видеофиксации нарушений.

Вот только ГИБДД и суды, министерства и ведомства пока твердо стоят на своем: прибор безгрешен. Похоже, главное для чиновников – пополнение бюджета... ЗР

P.S. *История не закончена, ЗР продолжит следить за ее развитием. Подчеркиваем: мы боремся не с конкретным прибором, а за то, чтобы в результате ошибок не страдали невиновные.*

Одиночный снимок с несколькими автомобилями не может служить доказательством превышения скорости одним из них! Тут нужна серия последовательных кадров для оценки ситуации в динамике.



ПО ДЕЛУ СРОЧНО

В Москве появилась возможность арендовать машину с мобильного телефона на несколько минут. Подобная услуга уже много лет пользуется популярностью за рубежом. Российский опыт с европейским сравнила **Мария Бойко**.

Страшный зверь «каршеринг» означает всего лишь совместное пользование автомобилем. Впрочем, перевести английское слово легче, чем понять, как же всё устроено. Особенно если учесть, что в разных странах этот термин подразумевает разные услуги.

На самом деле глобально каршеринг – это все-таки краткосрочная аренда автомобиля. Ключевое отличие от такси в том, что, во-первых, водитель здесь вы, а во-вторых, тарификация может идти по минутам, часам или дням. От обычной же аренды каршеринг отличается большей мобильностью (машину можно не возвращать в пункт выдачи) и временем пользования (при обычной аренде оплачивается, как правило, использование автомобиля в течение минимум суток).

АВТО В СМАРТФОНЕ

Запущенная в Москве система работает по аналогии с европейскими, то есть до неприличия просто. Регистрируетесь на сайте, подписываете договор (его вам привезут), скачиваете приложение на телефон – и полный вперед!

С помощью мобильного приложения (или сайта, но телефон все-таки удобнее) вы находите ближайшую к вам машину и бронируете ее. Это означает, что в ближайшие 20 минут автомобиль исчезнет с радаров и другие желающие просто не смогут им воспользоваться. Вам же за этот временной отрезок надо добраться до машины, внимательно осмотреть ее на предмет повреждений (об обнаруженных – сообщить оператору) и открыть с помощью все того же смартфона. Кстати, этот момент может разрушить привычные шаблоны: машина стоит с ключами в замке зажигания и даже помигает габаритными огнями, если вы долго не можете ее найти. Круто, правда?

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Первое упоминание о подобной услуге датируется далеким 1948 годом. Тогда жилищный кооператив в Цюрихе закупил несколько автомобилей для совместного пользования. Дальнейшие всплески подобной активности отмечены в 1968 (Амстердам), 1970 (Франция) и 1977 (Англия) годах. Но активный рост этого сегмента приходится на гораздо более поздний период.

ЧТО ПОЧЕМ

Закончив напевать «До чего дошел прогресс, труд физический исчез», поговорим о суровой правде жизни. К услугам торопящихся – седаны «Фольксваген-Поло». В будущем, возможно, мы дорастем до уровня европейских контор, чей автопарк представлен разными марками и моделями с различными типами двигателей, коробок передач и прочего. А сейчас вернемся к нашим реалиям. Бесплатного сыра, разумеется, не будет, но тарифы не запредельные: 9,90 руб. за минуту, 594 руб. за час, 3600 руб. за день. Есть и дополнительные услуги, например заказ авто к дому (оценивается в 500 руб.). Уточняю: в эти суммы включена стоимость страховки и топлива. Заботы о бензине полностью лежат на компании. Завершая пользование арендованным автомобилем, не надо заправлять его до полного бака. А если за время пользования горючее закончилось, можно бесплатно воспользоваться прилагаемой топливной картой с суточным лимитом 50 л. Больше того, в личном кабинете клиента за заправку начислят компенсацию в виде 15 минут.

Отличие каршеринга от обычной аренды еще и в километраже. Уехать на этих автомобилях далеко

не получится – максимум 40 км от МКАД. Много накатать даже в пределах столицы тоже не выйдет – после 201 км за каждую дополнительную тысячу метров будут снимать по 8 рублей. А оставить автомобиль можно только в пределах кольцевой автодороги. Впрочем, каршеринг и рассчитан на тех, кто передвигается немного и только по городу.

Пожалуй, главный минус этой услуги в том, что для начала аренды на вашем счету должно быть 3600 руб. Зато для постоянных клиентов предусмотрены скидки и бонусы.

Каршеринг не только альтернатива такси, но и способ оптимизировать более масштабные вещи. Например, трафик. Совместное пользование сокращает количество машин, ездящих по городу, и это сказывается на экологии: меньше автомобилей – меньше выхлопов. И еще один немаловажный фактор: услуга здорово дисциплинирует водителей, ведь бросить машину в неположенном месте не захочется, так как за штраф или эвакуацию с вас спишут немаленькую сумму.

А КАК У НИХ?

Мы далеко не первопроходцы. В Америке и Европе подобная услуга существует давно и пользуется немалой популярностью. Одна из самых известных каршеринговых контор – Zipcar (США). Основанная в 2000 году, сейчас она обслуживает 767 000 пользователей в 20 городах мира. Парк насчитывает более 10 000 автомобилей. Неслабо, правда? Тарификация следующая: 8,50 долл. в час, 66 долл. в день.

Еще есть компания RelayRides. Она отказалась от собственного парка и объединила под своим крылом тех, кто хочет арендовать автомобиль, и тех, кто хочет его сдать в аренду. Компания же выступает гарантом сделки, за что и получает вознаграждение.

Еще одно неожиданное открытие, сделанное при подготовке этого материала: в некоторых европейских странах для каршеринговых автомобилей предоставляются бесплатные парковочные места, а кое-где им даже разрешается ездить по полосе общественного транспорта!

В Великобритании, кстати, каршеринг – это немного другое: в одну машину плотненько набивается необходимое количество незнакомых друг с другом попутчиков. Для явления же, которое мы описываем, там используется другой термин: «автомобильные клубы» (car clubs).



Возможно, и мы когда-нибудь дорастем до уровня Европы, где в каршеринговом автопарке – тысячи машин, а в городах – отдельные места для парковки.

ОБЛАЧНОЕ БУДУЩЕЕ

Основатели московской компании постепенно увеличивают парк автомобилей и надеются на лучшее. Пока их услугами пользуются экспаты и продвинутые менеджеры. А при условии, что в нас еще слишком сильно желание обладать личным автомобилем (как показателем некоего жизненного уровня), услуга вряд ли получит в ближайшее время такое же распространение, как в Америке. Впрочем, и Москва не сразу строилась… ЗР

ДЕТСКИЙ МИР

Вспомнив о 1 сентября и немного впав в детство, **Сергей Канунников** собрал некоторые публикации «За рулем» на эту тему.



ЗР, 1930, № 15

Двенадцать юных автомобилистов с 7–10-летним жизненным стажем показали свои конструктивные достижения в области постройки больших движущихся моделей автомобилей. Одиннадцать гонщиков выступали на ими же построенных ручных рычажных автомобилях, а двенадцатый – вне конкурса на детском педальном, подаренном Берлинским отделением Автодора. Берлинская педальная машина (водитель – десятилетний Поляков), имеющая очень выгодные расчеты передачи, прошла 110 м за 1 мин 2 сек».





ЗР, 1935, № 8

Проект детского моторного автомобиля «Автодор» в настоящее время закончен и передается в производство для изготовления опытных образцов. Он разработан бригадой специалистов под руководством инженера Г.В. Зимелева».





ЗР, 1935, № 11

Шофер М. Калинин сделал детский автомобиль для своего сына, юного друга Автодора».





ЗР, 1940, № 19, 20

Семеро активистов закончили обучение и получили права юных водителей».





ЗР, 1957, № 2

…два раза в год (летом и зимой) организуются лично-командные соревнования школьников по фигурному вождению автомобиля и мотоцикла».





ЗР, 1960, № 7

Комсомольцы ЗиЛа после напряженной работы, жарких споров, технических совещаний, или, как мы их называли, «малых техсоветов», спроектировали малолитражный автомобиль, предназначенный для изготовления в средних школах силами самих учащихся».

На правах рекламы

ЗР, 1960, № 9

«В июле нынешнего года Таганрог стал свидетелем самых крупных соревнований автомоделистов… Призом журнала «За рулем» награжден М. Осипов (команда Азербайджана). Его модель отстала от модели чемпиона всего лишь на 3,3 км/ч».

ЗР, 1965, № 3

«…подготовка юных автомобилистов ведется по утвержденной Министерством просвещения программе (66 часов – теория, 20 часов – правила дорожного движения, 10 часов – вождение)».

ЗР, 1965, № 4

«Кто знает, может быть, настоящими автомобилистами станут в будущем и юные конструкторы школы № 16 молдавского города Тирасполя… Первая ласточка – машина в 4,5 л.с. и грузоподъемностью 200 кг, которая может развивать скорость до 70 км/ч».

ЗР, 1971, № 9

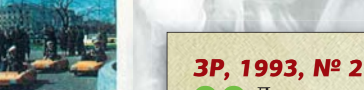
«Вот железнодорожный переезд со шлагбаумом, здесь автозаправочная станция, тут кемпинг. Только и туннели, и мосты, и автомобили – миниатюрные, а постовому, который уверенно дирижирует движением на перекрестке, всего шесть лет».





ЗР, 1972, № 2

«В этих кадрах «классы» начальной школы автомобилизма – от каруселей и «русских гор», где каждый лишь пассажир, до автодромов, где вы уже водитель».



ЗР, 1976, № 10

«Детский электромобиль может послужить для обучения 8–12-летних ребят автоделу на специальных площадках и автогородках. В 1976 году «сходит с конвейера» первая партия – 50 машин. Цена – 992 руб.».

ЗР, 1993, № 2

«Для малышей есть специальные детские сиденья, которые крепятся к автомобильным креслам».







ЗР, 1975, № 3

«...игрушка «За рулем» помогает развить у ребенка реакцию и наблюдательность, познакомиться с некоторыми правилами дорожного движения, с основными приемами управления современным автомобилем».

ЗР, 1979, № 9

«Для детей в возрасте от года до шести наша промышленность уже выпускает специальные автомобильные стульчики, на которых их можно перевозить в салоне любой машины».















ЗР, 1993, № 11

«...модель-копия – это уже не игрушка, а предмет коллекционирования, развивающая кругозор. Отсюда такая требовательность к качеству, тонкости воспроизведения деталей...»

ЗР, 2002, № 8

«Лето... Жара... Работать не хочется. Махнем в Парк культуры и отдыха?»



ЗР, 2006, № 8

«...безразлично взирая на компьютеры и уж тем более на всякие там пистолетики и автоматики, я невольно искал именно автомобиль... И нашел!»

***

Вот уж действительно, многие сказки стали былью. Сегодня можно порадовать отпрысков хоть педальными, хоть моторными автомобилями разных размеров, марок и возможностей. Простенькие смешные игры уступили место изощренным компьютерным. Детские сиденья по конструкции почти не уступают взрослым. Да и научиться водить автомобиль нынче куда проще, чем полвека назад. Детскую тему мы по-прежнему не забываем. Многое изменилось, но актуальности она не потеряла. ЗР


ORIENT
Automatic
DV01002B
ORIENT M-FORCE 200 м - титан
M-FORCE
Реклама

ДОРОГУ МОЛОДЫМ

Студенты Московского университета машиностроения представили свое ви́дение «Лады» будущего. Лучшие проекты выбрал главный дизайнер АВТОВАЗа **Стив Маттин**. Наблюдал за процессом **Кирилл Милешкин**.



1 место
Дмитрий Почашев



2 место
Арсений Михеев

Условия конкурса были достаточно вольными: результатом должна стать перспективная «Лада» C-класса. В правильное русло дизайнеров направлял созданный Стивом Маттином концепт XRay, олицетворяющий «новую ДНК автомобилей «Лада». Стилизованный «Икс» в разной степени виден во всех отобранных работах.

Студенты представляли не только финальный продукт – эскиз перспективной модели, но и анализ целевой аудитории и рынка. Обобщая все выступления, типичным покупателем назовем мужчину 25–45 лет, жителя крупного города, имеющего семью, представителя среднего класса. Годовой пробег складывается из ежедневных поездок на работу, выездов на дачу и дальних путешествий. Машина пригодна для эксплуатации на плохих дорогах и в холодном климате. В качестве ключевых ценностей продукта чаще всего называли практичность, надежность и комфорт.

Единственное значительное расхождение художники продемонстрировали в выбранном типе кузова. Компанию привычных кроссоверов-универсалов и хэтчбеков разбавили седаны, купе и даже подобия однообъемника и пикапа.

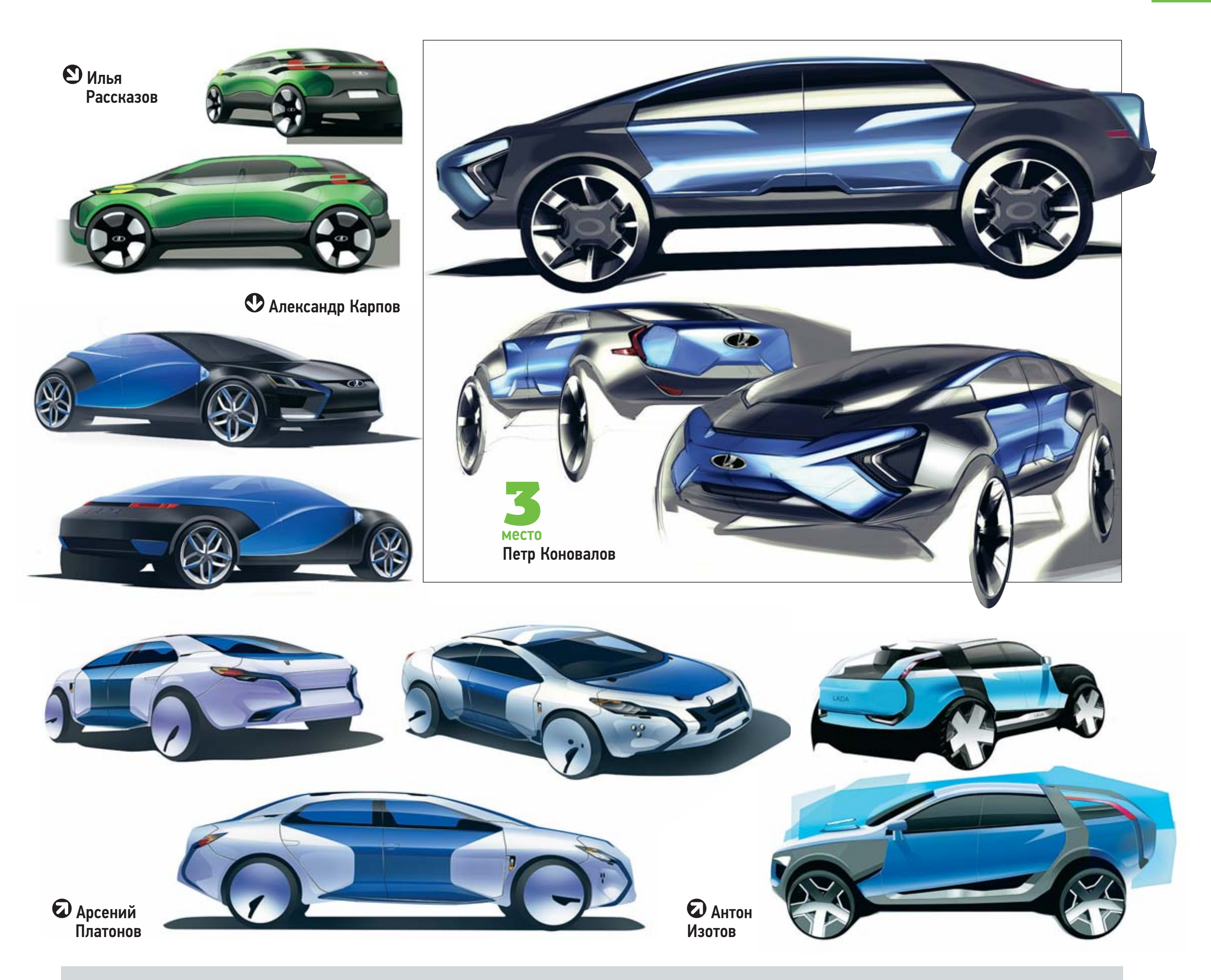
Лучших работ оказалось три. А победитель конкурса Дмитрий Почашев пройдет трехмесячную практику в дизайн-студии АВТОВАЗа, работая с реальными проектами. ЗР



НЕРОЖДЕННАЯ «ЛАДА»

Проект автомобиля гольф-класса, который в Тольятти готовили в партнерстве с концерном «Магна», исправно поставлял информационные поводы в 2006–2009 гг. На московских автосалонах публику интриговали концептуальные «Лада-Силуэт» и «Проект С». Дело дошло даже до прототипов трехдверного хэтчбека и кроссовера. Воплощенный в металле седан ВАЗ-2116 успешно выдержал крэш-тест по методике EuroNCAP, претендуя на честные четыре звезды. Для модели готовили массу новых решений: 1,8-литровый двигатель, иную механическую коробку передач, многорычажную заднюю подвеску, широкий список базового оборудования. С приходом «Рено» переориентировались на французские моторы объемом 1,6 и 2,0 л. Иностранцы, однако, в успех машины не поверили, а подоспевший кризис дал веский повод заморозить проект. Сейчас идея выхода «Лады» в гольф-класс вновь обретает реальные черты, но, скорее всего, будет реализована на новом фундаменте.





КОММЕНТАРИЙ СТИВА МАТТИНА

Проекты победителей наиболее точно воплощают исходное задание. В понятие «отличное исполнение» входит не только сам дизайн, но и презентация идеи автомобиля, а также ее графическое воплощение.

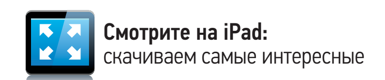
Дизайн и пропорции машины Петра Коновалова оказались очень концептуальными. Отмечу его за оригинальный подход к развитию Х-темы в дизайне передней части и боковин. Ему удалось удачно связать цветовые решения и форму кузова, а трехмерная Х-форма ловко вписана в облик с помощью контраста цвета.

Арсений Михеев запомнился свежим подходом к пропорциям автомобиля. Его вариант «Лады» динамичен, а выделенные красным цветом поверхности добавляют эмоциональности.

Абсолютный победитель Дмитрий Почашев и его «Лада-С» оказались ближе всего к понятию концепта, который теоретически может быть доведен до статуса серийного продукта. Студент проявил инициативу – исследовал существующих игроков С-класса и даже продемонстрировал их скетчи. Конечный результат не только отлично представлен, но, что гораздо важнее, отразил возможное будущее развитие ДНК бренда «Лада». Машину Дмитрия отличает реалистичная трехмерная прорисовка крыльев и колесных арок.

В целом мы очень довольны результатом этого совместного со студентами МАМИ проекта. Каждый из них справился с заданием. Хотя, конечно, участники показали разный уровень креативности, понимания бренда «Лада» и путей развития его дизайна.

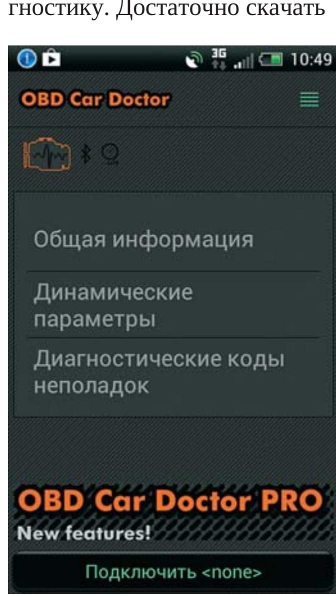
СМАРТОВАЯ ДЮЖИНА



Сделав это один раз, мы не смогли устоять и продолжили краткое тестирование автомобильных приложений для мобильных устройств. Двенадцать очередных программ для платформ «Эппл» и «Андроид» изучил **Дмитрий Тырин**.

«OBD Авто Доктор»

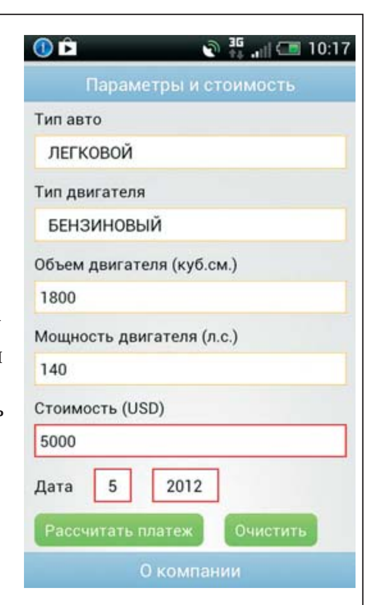
Загорелась лампа *Check engine*? Совсем не обязательно ехать на диагностику. Достаточно скачать



это приложение и приобрести за 1500 рублей адаптер ELM 327 с «блютус»-интерфейсом. Программа прочитает и расшифрует имеющиеся ошибки в электронике, поддерживающей стандарт диагностики OBD-II, а также позволит их стереть. Платная версия отслеживает некоторые параметры машины в реальном времени, – иными словами, можно самому продиагностировать многие системы. Но, конечно, приложение не заменит сложные приборы полностью. Кроме того, с некоторыми моделями, особенно с праворульными «японцами», работает некорректно. Хотя разработчики оперативно реагируют на замечания пользователей и устраняют ошибки.

«РастаможCAR»

Рассчитывает размер таможенных платежей и утилизационного сбора при ввозе транспортных средств. Предусмотрена функция, определяющая по VIN среднюю рыночную стоимость автомобиля. Увы, оценить ее удобство не удалось, поскольку VIN всех известных мне машин программа признала некорректными. Пришлось вручную вводить основные параметры для расчетов: объем двигателя, мощность и дату производства. Приложение содержит также каталог автомобилей, вот только надо серьезно его доработать. Так, например, из богатого модельного ряда «Ауди» представлены только A6 и TT,



а в разделе грузовиков марка МАН вовсе не упоминается.



«Шинный калькулятор»

Захотелось установить колеса иного размера? Программа высчитает изменения дорожного просвета и показаний спидометра, а также поможет подобрать параметры шин и дисков. Но нет рекомендаций автомобильных компаний касательно марок и моделей. Да и за прочими сведениями (к примеру, чтобы узнать расположение шпилек) придется лезть в другие справочники.

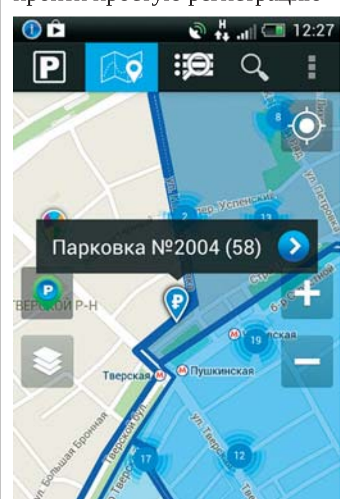
Auto.ru

Крупнейший в России портал по продаже поддержанных автомобилей наконец-то выпустил мобильное приложение. В нем обычно более 350 000 предложений. Надо что-то уточнить у хозяина машины или договориться с ним о встрече – сможете позвонить не выходя из программы. Кроме того, тут же собраны отзывы владельцев, отчеты о тест-драйвах, автомобильные новости. Приложение вышло относительно недавно, а потому еще довольно сырое. Одна из недоработок: программа периодически отказывается запускаться.



«Парковки Москвы»

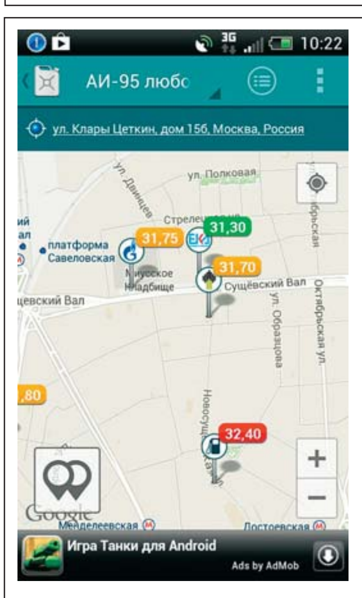
Для работы с программой необходимо пройти простую регистрацию и затем пополнить парковочный счет – с мобильного телефона, банковской картой или через терминал оплаты. Затем на карте или при помощи поиска выбираете удобную парковку. На экране должна появиться стоимость часа стоянки, а также количество свободных мест. Пробовал в разных местах – число свободных мест не отображается. В остальном приложение работает прекрасно. Всё удобно и интуитивно понятно, приятное оформление. Предусмотрена поминутная тарификация, поэтому завершить парковку можно в любой момент, не потеряв денег.



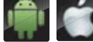


«Экзамен ПДД 2013 РФ»

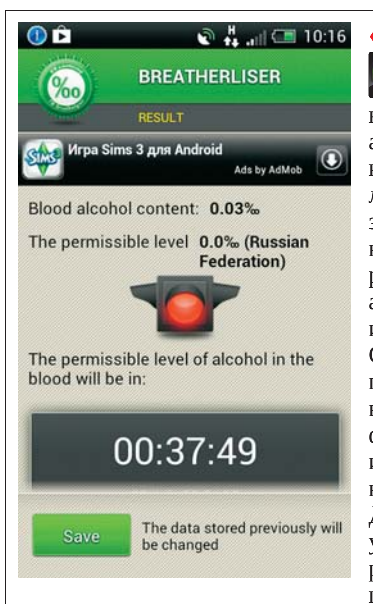
Экзамен по Правилам дорожного движения сдают один раз в жизни – при получении прав. Но помнить их нужно всегда. Эта программа поможет новичкам подготовиться к сдаче экзаменов на категории А и В, а опытным водителям – проверить и закрепить свои знания. Приложение прекрасно работает и не требует подключения к Интернету. Готовность к экзамену можно проверить в соответствующем разделе.



«Multi.Топливо»




Приложение адресовано любителям сэкономить на топливе. На карте отображены названия АЗС и цены на них. Чтобы удобнее ориентироваться, красным цветом выделены заправки, где стоимость литра выше средней, а зеленым – где ниже. Встроенная навигация подберет оптимальный маршрут до ближайшей заправки любимой компании. Разработчики уверяют, что цены в приложении обновляются ежедневно. Тем не менее пользователи частенько жалуются на неактуальность данных.



«Алкотестер»

Приложение поможет определить уровень алкоголя в крови, а также узнать, спустя какое время после застолья вы можете сесть за руль. В программу необходимо ввести пол, рост, вес и возраст, а также что, сколько и когда было выпито. Следует помнить, что приложение рассчитывает время по эмпирической формуле и не учитывает индивидуальных особенностей организма. Для определения точного уровня алкоголя всё равно требуется сертифицированный алкотестер.

«Автоюрист»

Софт позволит чувствовать себя увереннее на дороге. Помимо ПДД содержит также тематические разделы (например, «Вас догнал экипаж ДПС»), которые помогут водителю быстро сориентироваться в той или иной ситуации. Если заранее ознакомитесь с интерфейсом, то обратиться за помощью к приложению сможете даже в процессе разговора с инспектором. Недостаток – неспешно обновляемая база данных.



MapcamDroid

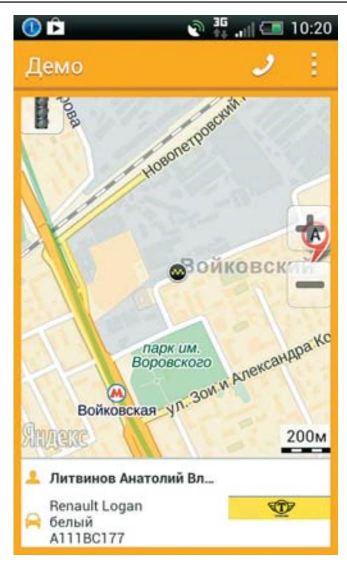


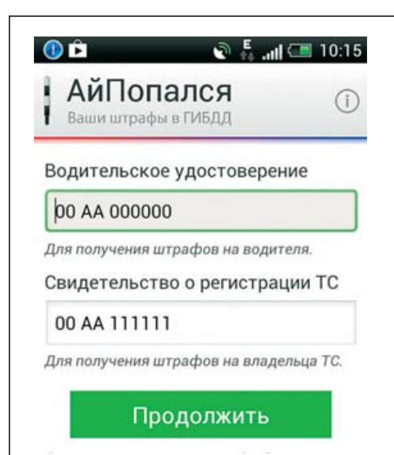
Электронный штурман, информирующий водителя о возможных сложностях на пути. В бесплатной версии предупреждает о стационарных и мобильных камерах, а за плату (360 рублей в год) – еще и о прочих участках дорог, требующих повышенного внимания, например о пешеходных переходах или опасных перекрестках. Из серьезных минусов – инертная база камер видеофиксации. Правда, пользователь может сам внести в нее информацию о встретившемся на маршруте устройстве. Программа прекрасно показала себя в Москве и области. Знает все стационарные камеры, посты и возможные места засад.



«Яндекс.Такси»

Приложение с простым и симпатичным интерфейсом позволяет максимально быстро заказать такси – без звонка диспетчеру, с отображением подаваемой машины на карте. Позволяет выбрать ценовую категорию автомобиля и учесть различные пожелания, например детское кресло. Жаль, на практике водители частенько пренебрегают чтением комментариев, а в результате вместо универсала с детским креслом им могут подать хэтчбек с прокуренным салоном. Машину долго ждать не придется – «Яндекс» сотрудничает с более чем полусотней таксомоторных компаний.





«АйПопался»

В этом году заработал онлайн-сервис ГИБДД, позволяющий выяснить, есть ли задолженность по штрафам. Но вот просмотреть свои нарушения на официальном сайте с мобильного устройства не очень удобно. Воспользуйтесь приложением «АйПопался» – тут вы сможете не только узнать свою задолженность, но и тут же оплатить ее банковской картой. Увы, мне это так и не удалось «по причине длительности обработки платежных операций отделениями ГИБДД…».

НА ЗДОРОВЬЕ!

Смартфон активно общается с внешним миром, а потому может подцепить какой-нибудь вирус. Задача владельца – защитить устройство и информацию от блуждающей по Сети заразы. У «Эппл» все просто: приложения проверяет фирменная программа-магазин App Store, а музыку, видео, фото скачиваете через другой фильтр – iTunes. У смартфонов на «Андроиде» подобной защиты нет, поэтому специально для таких приборов выпускают антивирусные программы, причем часть из них бесплатные.



РАЗ, ДВА, ТРИ – ПРОДАНО!

Аукционы – цивилизованный, хотя и необычный пока способ покупки автомобиля. При этом можно обезопасить себя от приобретения кота в мешке, утверждает **Мария Бойко**.

Автомобильные аукционы – это широкий выбор возможностей. Мало того что можно привезти машину из любого уголка мира, сами продаваемые с торгов машины очень разнообразны: новинки и бестселлеры рынка, подержанные и тюнингованные, в конце концов, ретроавтомобили. Однако физическому лицу в России купить авто с зарубежного аукциона нет никакой возможности, это доступно лишь юридическим лицам. Поэтому, появись у вас такое желание, придется заключать договор с фирмой, которая будет представлять ваши интересы. Подобных в Интернете представлено великое множество. За свои услуги они берут небольшую комиссию, зато всё делают, что называется, под ключ: выбирают автомобиль, торгуются, привозят и занимаются растаможкой. Но следить за ходом процесса все-таки нужно – машину ведь вы покупаете себе, а не им.

ЛЕЧУ ПО ФОТОГРАФИИ

При покупке автомобиля таким образом, пожалуй, главный инструмент – аукционный лист. Сейчас любая серьезная компания, занимающаяся выкупом авто с торгов, предоставляет перевод таких листов, но читать их надо умеючи. В картах указывают не только возраст, пробег и объем двигателя, там схематично показаны и внешние повреждения. Эксперт аукциона дает общую оценку, как правило, по пяти- или шестибалльной шкале, где единица соответствует машине в очень плохом состоянии, а шесть – отличному экземпляру с минимальным пробегом. На развернутом «чертеже», где обозначены повреждения, есть также «буквоцифры», где литера означает тип дефекта, а цифра – степень. Расшифровка этих кодов – две страницы убористым шрифтом, но разбираться в вопросе надо обязательно. Хотя, разумеется, сразу ясно, что чем меньше пометок на схеме, тем лучше состояние авто. Для экземпляров с серьезными изменениями или тех, что приобретаются на запчасти, тоже существуют свои обозначения.

СТАВКА СДЕЛАНА

Торговаться за вас будет брокер на той стороне. Поэтому нужно максимально подробно объяснить ему задачу (через посредника). Первым делом – установить планку, до которой вы готовы торговаться. Если для вас неприемлема какая-то цена сверх условленной, обязательно отметьте это! И наоборот, если вы не откажетесь малость накинуть, тоже укажите.

Еще надо определить, сколько лотов вы желаете просмотреть. Это поможет, если интересный экземпляр перекупят за цену выше ваших возможностей. Имея подробный список требований к желаемой модели, брокер сумеет подобрать другой вариант.

Сами торги уже мало напоминают эффектное перебивание цены, как некогда в «Двенадцати стульях». Всё максимально компьютеризовано: на больших экранах появляется лот, а сидящие в ряд за компьютерами брокеры делают ставки, пользуясь клавиатурой. Прок от такого прогресса есть и для покупателя – он благодаря веб-камерам может наблюдать за ходом торгов. Стук молотков звучит лишь на особых аукционах, где эффектно продают раритетные автомобили за суммы со множеством нулей.

СЛОЖНЫЙ ВОЗРАСТ

Заградительные пошлины, введенные законодательством РФ, стали серьезным испытанием для тех, кто покупал подержанные автомобили. Машины разбивают на три категории: до 3 лет, от 3 до 5 и от 5 и выше. Последняя – самая дорогостоящая для ввоза. Причем учитывается месяц выпуска. В возраст автомобиля закладывается и дата подачи документов на таможенное оформление. Так, если купленной в Японии машине 2 года 11 месяцев, но в Россию она попала только через месяц, она перейдет уже во вторую категорию – автомобили от 3 до 5 лет. Стоит учесть, что в некоторых странах вместо даты выпуска авто учитывают дату первой регистрации либо модельный год, а они могут различаться.

НЕ ФОНИТЬ!

После аварии в Фукусиме спрос на автомобили с японских аукционов резко упал – очень уж опасались купить радиоактивную машину. С тех пор прошло достаточно времени, но еще попадаются авто, которые немного фонят. Если возникли опасения подобного рода в отношении какого-то лота, от покупки лучше отказаться.

Не стоит расстраиваться, если не сумели приобрести желаемое в первый же день. Упорство вознаграждается: бывает, люди ищут авто на аукционах в течение нескольких месяцев, зато подбирают идеальный вариант.

МАЛЕНЬКИЕ ХИТРОСТИ

На многих аукционах эксперты-оценщики дают информацию о состоянии шин. Если остаток протектора равен 7–8 мм, не грех накинуть деньжат, ведь это почти идеальная резина. И наоборот: 0–2 мм означают, что покрышки придется менять сразу же, а значит, тратить лишние деньги на этот лот не стоит.

Автомобиль старше пяти лет с небольшим пробегом – это кот в мешке. Да, вполне вероятно, что он большую часть жизни простоял, но это не означает, что краска не потрескалась и не выгорела, нет скрытой коррозии и состояние салона идеальное. Возможно, как и для автомобилей с большим количеством незначительных дефектов, реанимация влетит в копеечку.

И не поленитесь проверить, выставлялся ли лот на торгах ранее. Информация эта открытая и поможет выяснить, всё ли в аукционном листе соответствует действительности.

ВАМ ПОСЫЛКА

Доставкой занимается, как правило, компания, с которой вы заключили договор. Покупатель оплачивает только накладные расходы и ждет. А его оперативно информируют, где в данный момент находится машина (проходит пункт таможни, ждет погрузки, перемещается из точки А в точку В).

Кстати, еще на этапе торгов можете сделать оговорку: не рассматривать машины с удаленных от портов аукционов. Тем самым сократите срок доставки на неделю-полторы.

РОГА И КОПЫТА

Сюрпризов быть не должно. И все же «за время пути собачка могла подрасти»: когда автомобиль попадает к владельцу, нередко выявляются новые дефекты, обычно кузовные. Вероятно, появились они во время транспортировки, потому что аукционные оценщики довольно щепетильны и вряд ли пропустят либо не укажут в листе царапины или вмятины. На случай таких неожиданностей гарантом выступает компания, которая представляет ваши интересы – и в итоге покрывает расходы на устранение новых повреждений. Чтобы избежать неприятных сюрпризов, изучайте внимательно все документы, которые предстоит подписывать, а также списки «негарантийных случаев». ЗР

ТРИ БРАТА

Рынок стоит, и в дилерских центрах по-прежнему предлагают прошлогодние машины, хотя обычно их запас истощается еще в начале года. На что готовы продавцы, чтобы избавиться от этих автомобилей, узнал **Игорь Теременко**.



«Мицубиси-ASX 2WD» 1,8 л, CVT, «Интенс»

КОМПЛЕКТАЦИЯ

- Центральный замок с ДУ
- 16-дюймовые легкосплавные диски
- Усилитель рулевого управления
- Регулировка руля по вылету и высоте
- Подогрев передних сидений
- Кондиционер
- Передние и задние электростеклоподъемники
- Противотуманные фары
- Аудиосистема CD/MP3
- ABS, EBD, ASTC, BA, 7 подушек безопасности
- Боковые зеркала с электроприводом и обогревом

ЦЕНА НА САЙТЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ:
929 990 руб.



«Рольф»

Ул. Обручева, д. 27, к. 1

В просторном шоу-руме красовался почти весь модельный ряд «Мицубиси». Причем ASX был представлен даже в двух исполнениях, что, несомненно, понравилось. Несмотря на обилие клиентов, менеджер вежливо предложил свою помощь, едва мы успели оглядеться. Выслушав пожелания, он с ходу порекомендовал несколько прошлогодних машин разных цветов с дисконтом в 50 000 рублей. Наши попытки еще немного поторговаться оказались тщетными. Продавец заверил, что спрос на эту модель хороший и разбрасываться дополнительными скидками ему не с руки.

Скидка в салоне – 50 000 руб.



ТЦ «Кунцево»

Ул. Горбунова, д. 1

Несмотря на то что технический центр занимает огромную территорию, здесь предлагают припарковать машину на задворках, а дальше топать пешком. Зато прямо у входа в салон нас встретил менеджер и сразу уговорил проверить товар в деле. Ловкий трюк! После тест-драйва продавец перечислил все плюсы модели, включая стоимость обслуживания и страховок, а в заключение предложил два подходящих варианта из прошлогодней партии с уценкой в 55 000 рублей. Мы же, как опытные покупатели, сдержали радость и пообещали подумать. Менеджер, не желая отпускать клиента, мигом предложил еще 30 000 рублей скидки. Вот это уже по-взрослому!

Скидка в салоне – 85 000 руб.



«Авто-Старт»

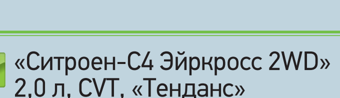
3-й Нижнелихоборский проезд, д. 1а

В попытках привлечь внимание сотрудников салона мы разговаривали в полный голос, хлопали крышкой багажника и дверями выставочных авто, но остались незамеченными. И даже прямые обращения к продавцам типа «эй, мужик!» не помогли. Весь персонал центра был при «деле»: кто-то посредством планшетника общался в социальных сетях, кто-то заводил очередную игру в смартфоне. Спустя 15 минут желание оставаться здесь пропало навсегда.

Скидка в салоне – 0 руб.

В очередном рейде по московским салонам мы решили поинтересоваться автомобилями-близнецами – **«Мицубиси-ASX»**, **«Ситроеном-С4 Эйркросс»** и **«Пежо-4008»**. Задача прежняя: найти машину в выбранной комплектации у официального дилера без дополнительного оборудования и с максимальной скидкой. Возможность поторговаться приветствуется. Чем больше скидка, тем лучше дилер. Прочие показатели качества обслуживания клиентов сведены в таблицу.





«Ситроен-С4 Эйркросс 2WD» 2,0 л, CVT, «Тенданс»

КОМПЛЕКТАЦИЯ

- Центральный замок с ДУ
- 16-дюймовые литые диски
- Усилитель рулевого управления
- Регулировка руля по вылету и высоте
- Кондиционер
- Передние и задние электростеклоподъемники
- Противотуманные фары
- Аудиосистема CD/MP3
- ABS, EBD, 7 подушек безопасности
- Боковые зеркала с электроприводом и обогревом

ЦЕНА НА САЙТЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ:
1 049 000 руб.



«Ситроен Отрадное»

Поморская ул., д. 3

Менеджер этого автосалона выбрал самый простой путь: не стал распинаться про плюсы и минусы модели, а сразу перешел к финансовым вопросам. Деловой подход! Продавец с ходу предложил автомобиль из прошлогодней поставки со скидкой 70 000 рублей. А если наши намерения будут подкреплены договором купли-продажи, то, мол, сбросит с цены заметно больше. Заманчиво! Однако, как мы ни старались разговорить ушлого продавца, узнать максимальную величину скидки не удалось. Сначала деньги!..

Скидка в автосалоне – 70 000 руб.



«Ситроен Центр Москва»

Ул. Обручева, д. 23, стр. 1

На стойке возле автомобиля мы не обнаружили ни одного прайс-листа с комплектациями. Заподозрили, что всю информацию о товаре продавцы предпочитают прятать подальше от глаз покупателей, чтобы раньше времени не спугнуть ценником. Однако живое общение с менеджером оказалось вполне информативным и насыщенным. Дружелюбный настрой почувствовался уже с первых слов, а осведомленность продавца в вопросах техники и экономики просто поразила. Затем менеджер провел нас на площадку и продемонстрировал сразу несколько машин 2012 года разных цветов со скидкой 31 000 рублей. А перед покупкой нам предложили прокатиться на выбранном авто по двору техцентра.

Скидка в салоне – 31 000 руб.



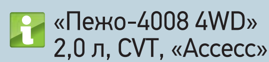
«Аарон Авто»

Рябиновая ул., д. 14

Самый крупный дилерский центр «Ситроена» в Москве порадовал просторным, светлым шоу-румом и индивидуальным подходом к покупателю. Причем на клиента здесь не набрасываются, а дают возможность как следует осмотреться. Подкованный продавец заводить разговор о скидках не торопился. Сначала расспросил о наших предпочтениях и сумме, выделенной на покупку. Затем провел наглядную презентацию модели: продемонстрировал трансформацию салона, различные полочки, ящички. Привел стоимость технического обслуживания и страховок, не забыв о конкурентах. Оригинальный ход! В завершение нам предложили на выбор пять экземпляров из прошлогодней партии со скидкой аж 90 000 рублей. Так держать!

Скидка в автосалоне – 90 000 руб.





«Пежо-4008 4WD» 2,0 л, CVT, «Ассесс»

КОМПЛЕКТАЦИЯ

- Центральный замок с ДУ
- 16-дюймовые стальные диски
- Усилитель рулевого управления
- Регулировка руля по высоте
- Кондиционер
- Передние и задние электростеклоподъемники
- Аудиосистема
- ABS, ESP, REF, ASR, подушки безопасности водителя и пассажира
- Боковые зеркала с электроприводом и обогревом

ЦЕНА НА САЙТЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ:
1 049 000 руб.





«Авес»

Ул. Академика Королева, д. 13

Про менеджера этого автосалона можно сказать – рубаха-парень. В задушевной беседе он откровенно поведал о болячках и слабых местах модели. Но не забыл и про ее козыри – японскую сборку и отменное качество материалов. После тест-драйва купец перелопатил складскую базу и предложил на выбор семь прошлогодних автомобилей разных цветов со скидкой 90 000 рублей. Причем некоторые из них красовались во дворе автосалона. Фантастика!

Скидка в автосалоне – 90 000 руб.



«Независимость»

Химки, Ленинградское ш., д. 29а, стр. 1

Здешний персонал приложил максимум усилий для того, чтобы клиент не ушел с пустыми руками. Помимо демонстрации автомобиля и объявленной скидки в 90 000 руб. нам рассчитали все страховки и стоимость обслуживания на три года вперед. Мало того, продавец не поленился рассказать о ценах вторичного рынка и подсчитать наши возможные потери при последующей продаже. Разумеется, все плюсы были на стороне «Пежо». Как говорится, почувствуйте разницу! Но мы торопиться не стали и взяли тайм-аут на раздумье.

Скидка в автосалоне – 90 000 руб.



«АВТОФРАНЦИЯ»

Коптевская ул., д. 69а, стр. 5

Этот салон поначалу произвел благоприятное впечатление. Оформление территории во французском стиле, макет Эйфелевой башни во дворе, просторная парковка. Для «безлошадных» клиентов предусмотрен трансфер до метро. В шоу-руме детская игровая комната, различные кафе и даже салон красоты. На этом плюсы закончились. В демонстрационном зале никого, кроме небритого администратора, не нашлось. На просьбу пригласить менеджера он не отреагировал и продолжал болтать по телефону, демонстрируя всем своим видом, что нам здесь не рады. Се ля ви!

Скидка в салоне – 0 руб.

Оценки работы дилерских центров

	«Рольф»	ТЦ «Кунцево»	«Авто-Старт»	«Ситроен Центр Москва»	«Аарон Авто»	«Ситроен Отрадное»	«Авес»	«Незави-симость»	«АВТО-ФРАНЦИЯ»
ЛЮДИ									
Философия дилера (зона отдыха, буфет)	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Личный вклад (подготовленность продавца в вопросах техники)	+	+	–	+	+	+	+	+	–
МАШИНЫ									
Наличие а/м в заводских комплектациях, выбор цветов	+	+	–	+	+	+	+	+	–
Тест-драйв	+	+	+	+	+	+	+	+	+
ДЕНЬГИ									
Цены (соответствие рекомендованным)	+	+	–	+	+	+	+	+	–
Возможность торга, скидки, подарки	+	+	–	+	+	+	+	+	–

В целом дилеры «Мицубиси» показали себя неплохо, за исключением «Авто-Старта», который изрядно подпортил репутацию марки. У «Ситроена», похоже, отношения с продавцами отрегулированы до мелочей: дилеры марки сработали без осечек и показали хороший результат. А вот машины «Пежо» умеют и хотят продавать не все. Тому яркий пример – дилерский центр «АВТОФРАНЦИЯ». С такими безалаберными продавцами масштабных продаж марке не видать как собственных ушей.

Радует, что добросовестных продавцов большинство. Но некоторым салонам стоит присмотреться, как работают конкуренты, прежде чем жаловаться на падение спроса. ЗР

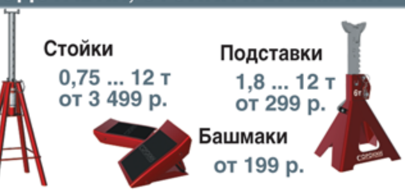
СОРОКИН®

ИНСТРУМЕНТ С ИМЕНЕМ

ДОМКРАТЫ



ПОДСТАВКИ, СТОЙКИ и БАШМАКИ



МОТОПОДЪЁМНИКИ

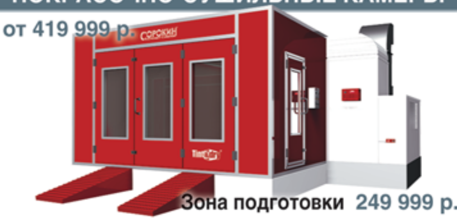


АВТОПОДЪЁМНИКИ





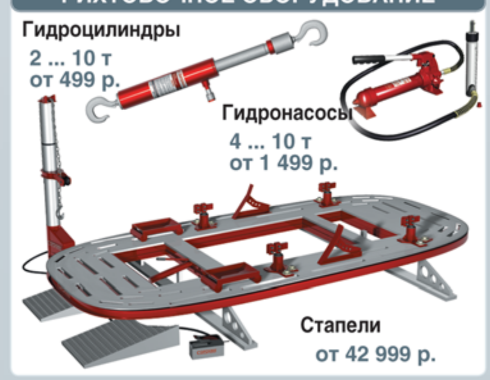
ПОКРАСОЧНО-СУШИЛЬНЫЕ КАМЕРЫ



ПРЕССЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ



РИХТОВОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ



ШИНОМОНТАЖНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ



КОМПРЕССОРЫ



ДИАГНОСТИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ









ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ЗАМЕНЫ МАСЛА



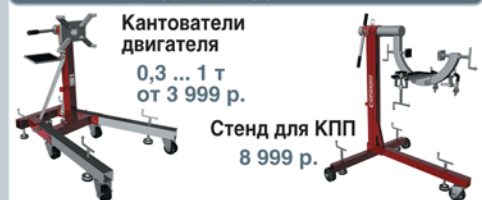
ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ОЧИСТКИ

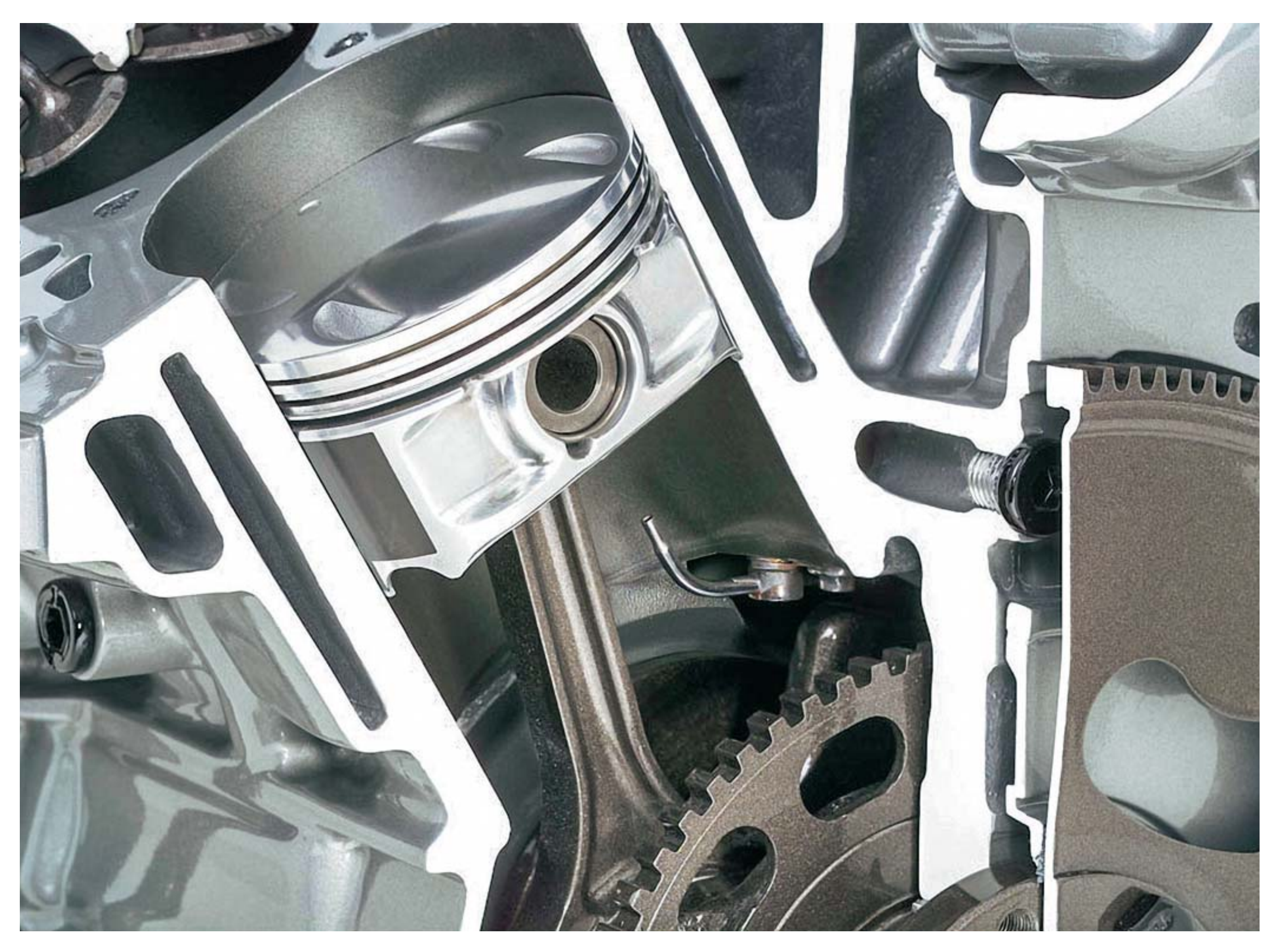


КРАНЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ



СТЕНДЫ для ДВИГАТЕЛЯ





ПРОМЫВАНИЕ ЖЕЛУДКА

Стоит ли чистить мотор при смене масла? И не надуманна ли эта проблема? Свое мнение высказывают **Михаил Колодочкин** и профессор Санкт-Петербургского политехнического университета **Александр Шабанов**.

К вопросу «как, чем и зачем мыть?» тут же добавляется более глобальный: как правильно менять? Многие полагают – просто слить и залить. Их оппоненты уверены, что это прямой путь к ускоренной смерти мотора и что промывка при смене масла обязательна.

ЕСТЬ ВАРИАНТЫ

Вариантов, как поменять масло, довольно много. Самый простой и дешевый – слить или откачать старое и залить свежее. Более сложный и дорогой способ – применить специальное промывочное масло. Продаются разнообразные пяти-десятиминутные составы, так называемые короткие промывки. Их рекомендуют заливать непосредственно перед сменой масла и крутить мотор пять-десять минут на минимальных оборотах холостого хода. А еще есть препараты, условно называемые «двухсоткилометровыми» или длинными. Их советуют залить за недельку и покататься с ними те самые 200 км.

Какой же вариант лучше? Мы проверили все, нюансы теории и методики испытаний изложены во врезках. Сравнивали не препараты разных производителей, а технологии – их набралось пять.

Для начала действуем по принципу «слил-залил»: мотор прогреваем до рабочей температуры, потом останавливаем и сливаем горячее масло в течение 10 минут; одновременно меняем фильтр.

Следующий эксперимент сложнее. После слива мотор пустили, дав минуту покрутиться всухую, – и из него вылилось еще немного грязной жижи. Далее – смотри пункт первый.

Очередные опыты: используем по два разных промывочных масла («ЛУКОЙЛ» и «АВРО»), затем две короткие промывки («Хай-Гир» и «Ауто Доктор»), а потом пару длинных – «Супротек» (не путать с присадками!) и немецкий «Ликви Моли». Итоги свели в таблицу.

Влияние технологии промывки на состояние свежего масла

Технология	Что проверяем	Состояние свежего масла после замены и 30 минут работы в двигателе						
		Кинематическая вязкость при 40 °С, мм²/с	Кинематическая вязкость при 100 °С, мм²/с	Щелочное число, мг КОН/г	Температура вспышки, °С	Степень очистки весового элемента в клапанной крышке, %	Степень очистки весового элемента в масляном поддоне, %	Остаточное содержание металлических примесей, ppm
	свежее масло из канистры	86,7	13,9	8,4	228	–	–	–
	загрязняющее масло	128,4	15,7	3,2	162	–	–	126
Простая замена	способ «слил-залил»	97,2	14,6	7,3	210	15	12	34
	способ «слил-залил» с продувкой системы смазывания	94,3	14,5	7,5	212	17	14	28
С промывочным маслом	«ЛУКОЙЛ»	82,2	13,6	8,5	210	42	55	19
	«АВРО»	81,3	13,4	8,2	212	36	46	21
С короткими промывками	Hi-Gear	84,6	13,7	8,0	214	55	65	14
	Auto Doctor	85,2	13,5	8,1	217	51	60	18
С длинными промывками	Liqui Moly	87,4	13,9	8,0	220	75	79	10
	Suprotec	88,2	14,0	8,2	221	73	82	11

ГЕРОНТОЛОГИЯ МАСЛА

Моторное масло не только смазывает, оно еще и удаляет из мотора продукты износа, минеральные частицы пыли, следы неполного сгорания топлива. Поэтому грязь в масле – это нормально.

По мере наработки масла изменяются его основные показатели. Вязкость, от которой зависит способность масла формировать слои, разделяющие рабочие поверхности, будет расти. Щелочное число падает: срабатываются моющие присадки. А кислотное число растет: оно отражает накопление в масле продуктов его окисления. Диспергирующая способность (по ней судят, как масло удерживает загрязнения) с увеличением наработки снижается. Когда какой-то из этих параметров выходит за пределы заданных, масло становится некоей жижей. (О том, какое масло сколько служит, мы рассказывали в ЗР, 2010, № 11; 2012, № 11.) Понятно, что эту жижу надо сливать. Но сольется она далеко не вся – остаток затаится в скрытых полостях, на стенках двигателя и т. п. Величина остатка зависит от свойств отработанного масла, конструкции двигателя, температуры масла перед сливом. До 15–20% старого масла перемешивается при смене со свежим, ухудшая его начальные характеристики. Более того, при работе масла в двигателе формируются отложения. Высокотемпературные отложения – это лаки, оседающие в области поршневых колец на боковой поверхности поршня. А низкотемпературные найдутся в поддоне, в смазочных каналах, на деталях механизма газораспределения. При смене порции масла их необходимо убрать по максимуму и – внимание! – не навредить при этом мотору: смытые отложения способны наглухо закупорить каналы масляной системы.

САМОЧУВСТВИЕ ПОСЛЕ БАНИ

Процедура «слил-залил» заметно ухудшила параметры свежего масла. Его ресурс явно сократится. Насколько – не скажем, но в нашем случае состояние нового масла по щелочному и кислотному числам было примерно таким, каким мы его наблюдали в экспертизах после пары тысяч километров пробега. А вязкость увеличилась: «спасибо» густым остаткам…

Продувка двигателя пуском на минимальных оборотах холостого хода перед заливкой свежей порции ситуацию улучшила, но не сильно. Да, грязное масло выдавится из каналов, но на стенках и в скрытых полостях все равно останется.

Теперь – промывочные масла. После слива отработки и заливки промывочного продукта мотору каждый раз давали поработать 20 минут, затем – слив и заправка свежим маслом. Ухудшение по щелочному и кислотному числам стало меньше. Вязкость из-за остатков промывки в моторе чуть упала, но на дальнейшую эксплуатацию это не повлияет. Масса отложений

Если в поработавшем масле нет грязи, значит, оно не работало вообще!

Влияние параметров сливаемого масла на состояние свежего продукта

Что проверяем	Физико-химические параметры свежего масла после смены и 30 минут работы в двигателе				
	Кинематическая вязкость при 40 °С, мм^2/с	Кинематическая вязкость при 100 °С, мм^2/с	Индекс вязкости	Щелочное число, мг КОН/г	Температура вспышки, °С
Исходные параметры свежего масла (синтетика)	78,9	13,2	170	7,4	232
Параметры свежего масла, заменившего отработанную синтетику*	82,5	13,5	167	7,0	228
Параметры свежего масла, заменившего отработанную минералку*	92,4	14,0	155	6,7	217
Параметры свежего масла, заменившего убитое масло**	80,3	13,3	168	7,1	229

*Старое масло отработало полностью рекомендованный срок замены. Метод «слил-залил», без дополнительного загрязнения.

**Заменяемое масло полностью выработало ресурс, значительно превысив срок замены. При замене использовали «двухсоткилометровую» промывку, слив с продувкой и дополнительную промывку половинной порцией рабочего масла.

заметно снизилась, однако до полной очистки еще далеко. А вот содержание металлических примесей уменьшилось значительно.

Очередь коротких промывок. Их влили до слива старого масла, при этом двигатель был полностью прогрет. Потом его погоняли 10 минут на минимальных оборотах холостого хода. Анализ остаточных загрязнений свежего масла и весовой анализ контрольных элементов выявили очень приличную эффективность этих составов. Но полного слива все-таки не удалось добиться, а свежее масло стало чуть менее вязким.

После вскрытия в поддоне обнаружили небольшие фрагменты отложений, очевидно снятых со стенок моющими компонентами. Это означает, что промывка эффективно отслаивает отложения, но не растворяет их. А если они закупорят каналы, то жди задира подшипников!

Пришел черед длинных промывок. С ними накрутили аналог 200 км пробега в разных нагрузочных режимах. Вязкость при этом снизилась, но в разумных пределах. После заезда вскрыли, посмотрели… Кусков «породы», которые наблюдали ранее, в поддоне не было – растворились! Это большой плюс. Качество свежего масла после использования длинных промывок ухудшилось незначительно.

МЫТЬ ИЛИ САМА ОТВАЛИТСЯ?

Тем, кого с самого начала интересовало только одно – мыть или не мыть, излагаем свое мнение.

Мотор необязательно мыть тому, кто:

– применяет хорошее масло и меняет его согласно «букварику» автомобиля без существенного перепробега. Остатки такого масла, по нашему опыту, еще вполне живучи и пакостей не наделают.

Мотор желательно мыть тому, кто:

– переходит на более высокий класс (например, с минералки на синтетику). В таблице показано, насколько просел индекс вязкости – главное украшение синтетики – после контакта с остатками старого масла;

– допускает существенный перепробег сверх требуемого срока замены;

– выявил или предполагает факт перегрева или резкого увеличения угара;

– использует масло непонятного происхождения (например, когда покупает машину на вторичном рынке).

Каким способом промывки лучше воспользоваться? См. Наши советы. ЗР

МЕТОДИКА ЭКСПЕРИМЕНТА

Все варианты промывки проверяли с одним и тем же специально заготовленным загрязняющим маслом, содержащим точно известные пропорции всякой бяки – от металлических продуктов износа до гудроноподобных фракций. Каждый раз после замены оценивали остаточное количество отложений, взвешивая изначально загрязненные контрольные элементы – приемный грибок масляного насоса и сеточки маслоотделителей в клапанной крышке. Наличие металлических продуктов износа определяла атомно-абсорбционная спектрометрия. Заодно оценивали, растворяются ли отложения в масле или отваливаются кусками.

Процедура испытаний для каждого типа промывки одна и та же. Сначала мотор определенное время крутится на грязном масле. Вместо масляного фильтра ставится пустая «банка» без фильтрующего элемента. После этого мотор вскрывают, взвешивают весовые элементы. Затем двигатель тщательно моют во вскрытом состоянии. Так делается трижды, чтобы накопить статистику и усреднить результаты. Эти данные, средние по трем циклам загрязнений, берутся как база для каждого начального цикла промывки. Масса загрязнений после того или иного варианта «банных процедур» будет характеризовать его эффективность. Заодно оцениваем количество металлических продуктов износа и изменение основных физико-химических показателей масла. По итогам всех замеров делаем вывод об эффективности испытанных методик замены масла.



До 15–20% старого масла перемешивается при смене со свежим, ухудшая его начальные характеристики.

НАШИ СОВЕТЫ

Если все-таки решили промыть мотор, сначала оцените состояние старого масла с помощью капельной пробы (ЗР, 2013, № 3). Если оно еще живое, стоит применить длинную промывку. Но после пробега 200 км и слива отработки советуем «прополоскать» мотор промывочным маслом, а лучше – половинной порцией того продукта, с которым собираетесь ездить дальше.

А если масло полностью убито? Используйте короткую промывку, потом удалите остатки двукратной заливкой промывочного масла, а затем половинной заливкой свежего, на котором предстоит ездить. Длинные промывки тут использовать опасно: а ну как на убитом масле мотор не сдюжит 200 км?

Желательно дать двигателю поработать после этой экзекуции на холостом ходу, чтобы посмотреть, все ли нормально. Если комки грязи, снятые промывками, все же забьют масляные каналы, то двигатель без нагрузки хотя бы не помрет. Через час-полтора холостого хода закупорка обычно проявляется падением давления.

РАЗРУБИТЬ УЗЕЛ



Евгений Михалкевич рассказывает о некоторых тонкостях разборки заупрямившихся узлов.

Рвущие душу рассказы о том, как что-то на машине «никак не разбиралось, хотя все способы перепробовал», обычно относятся к автомобилям-ветеранам. Тут часто идут в дело отрезные машинки, автоген, сварка и прочие опасные штучки, а потом из гаража выезжает «конек-горбунок», весьма отдаленно напоминающий дедов «Москвич», каковым является согласно техпаспорту. Увы, ничто в этом мире не вечно...

«ПАРТАППАРАТ»

Скромный владелец антикварной «Волги», когда-то служившей, как он уверял, делу партии, позволил произвести несколько нужных для статьи опытов над своей машиной. Не без пользы для себя: надеялся подлатать систему выпуска, которая где-то «секла».
При осмотре экспоната на подъемнике мы поняли: товарищ не по годам оптимистичен. Главную дырку в системе нашли сразу – возле места перехода от «штанов» к одной трубе. Но, чтобы работать дальше, нужно снять трубы с автомобиля, открутив четыре гайки на стыке выпускной системы с коллектором. Как ни странно, обычным ключом-головкой с удлинителем и воротком мастер благополучно отвернул все четыре – шпильки выдержали.

– Не исключено, что гайки кто-то уже крутил, – прокомментировал мастер, – «штаны» ведь далеко не первые! А вот сломайся хоть одна из шпилек, пришлось бы снимать с мотора выпускной коллектор. Иначе остаток не высверлить: доступ неудобный. Да и чем потом ее заменить? В таких случаях замена выпускного коллектора – нередко единственный выход.

Что же обычно мешает отвернуть гайку, не сорвав резьбу или не сломав шпильку? Это коррозия, ограниченный доступ и, наконец, свойства дешевой стали. Она мягкая, «сырая», а ведь гайку не провернешь на шпильке, пока между ними не разрушатся отложения окислов. Часто они настолько прочны, что слабым звеном оказывается стержень шпильки, еще и ослабленный резьбой. Что делать в таких случаях?

НЕПОДДАЮЩИЕСЯ

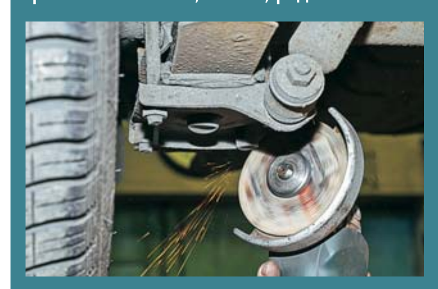
Обычно перед разборкой закисших узлов рекомендуют смачивать их проникающими жидкостями – керосином, WD-40, тормозной жидкостью. Порой помогает. Но если, например, закисла длинная резьба шпильки, глубоко ввернутой в корпус агрегата, толку от этих примочек мало.

Можно нагреть резьбовое соединение пламенем горелки. Вопрос – как и что греть? Тут свои тонкости. Например, если стальная шпилька ввернута в корпус из цветного сплава, то греть нужно именно его, – но помня, что он, в отличие от стали, легко может расплавиться. А вот когда стальная гайка навернута на стальную шпильку, тактика другая: нужно как можно быстрей (мощной горелкой!) нагреть гайку практически докрасна – и немедленно действовать ключом. Пока шпилька холоднее гайки, есть шанс развинтить соединение. Маломощная горелка для такой процедуры не годится.

Бывалые автомобилисты применяют множество чисто механических



Ну, еще немного – и гайка авось тронется... Кажись, пошла, родимая!



Подобраться болгаркой к любому месту ремонта, увы, не удается.



Все четыре гайки отвернуты, система выпуска от коллектора отстыкована.



Такая стремянка в условиях агрессивной среды – типичный расходник. Полезно иметь запас в гараже и вовремя менять их.



Рабочий момент разборки соединения труб: обстукиваем молотком, разрушая наслоения ржавчины.



Варить или не варить? Коррозия уничтожила немало стали, и хозяин принял разумное решение: «Пора менять!».



Эта прогоревшая прокладка между фланцами – еще один источник «выстрелов» снизу. При сборке – заменить!



При работе с рулевым управлением воспользовались газовой горелкой достаточной мощности.



Заупрямившуюся гайку показательно разрубили зубилом на верстаке. Сделать это под машиной несколько трудней.

приемов разборки «неразбираемых» узлов. Чаще всего заменить болт или шпильку сложней, чем гайку, – вот последней и жертвуют. Но сначала стоит простучать несчастную молотком, подставив с противоположной стороны предмет потяжелей: если повезет и окислы разрушатся, то гайка открутится.

Бывает и по-другому: гайка провернулась – и резьбы как не бывало! Теперь придется от нее избавляться любым способом. Например, надрезать (или даже срезать) болгаркой – конечно, если есть доступ. Либо разрубить острым зубилом (тут тоже нужна поддержка с обратной стороны). Если в арсенале есть винтовой резак («раскусыватель гаек»), следует воспользоваться им. Если же нет ничего, кроме обломка ножовочного полотна, то можно пилить и обломком. Выбирались же знаменитые разбойники из казематов, располагая даже меньшим арсеналом!

Как известно, все прикладные науки сильны задним умом. Человечество учится на ошибках. Одну из них мы воспроизвели, когда отсоединяли ржавую выпускную трубу от глушителя.

Соединение обычное – телескопическое: одна труба внутри другой, с продольным надрезом. Все это стягивает воедино хомут-стремянка. Казалось бы, всё просто: отвинти две гайки и снимай. Но они сильно проржавели – так и напрашиваются на прогрев.

Тут наш мастер и показал, как не надо это делать. Вооружился легкой горелкой. Докрасна гайку не нагрел, процесс растянул минуты на три, а после этого нажал ключом... и гайка легко отвалилась вместе с куском стержня стремянки.

Видно, неспроста эти хомуты кто-то считает одноразовыми. Мол, меняешь выпускную систему – не экономь на мелочах. С учетом такой «идеологии» при снятии проржавевшего хомута незачем мучиться, раскручивая его, – разрежь болгаркой, а после поставишь новый. И бывай здоров! ЗР

ЖИЗНЬ

ХРУСТИ И ГРУСТИ

Вибрирующий руль, гул трансмиссии, зудящий кузов испортят настроение кому угодно. Одну из причин беспокойства рассмотрел **Анатолий Вайсман**.

ЕСЛИ ХОДЫ НЕ ЗАПИСАНЫ

В привычных нам транспортных средствах мотор крутит колеса отнюдь не напрямую. Между маховиком коленчатого вала и ведущими колесами – целая цепочка деталей, узлов, устройств, в совокупности называемых трансмиссией. Одна из самых простых применяется на большинстве переднеприводных машин. Это сцепление, коробка передач, объединенная с главной передачей и дифференциалом, и выходящие из нее валы со ШРУСами, которые и приводят ведущие колеса. А вот на автомобилях классической схемы крутящий момент от коробки передач при помощи карданного вала передается к главной передаче, расположенной довольно далеко – в балке заднего моста. Трансмиссии полноприводных автомобилей еще более сложны. Увы, многообразие валов, муфт, ШРУСов порождает проблемы. Важное требование к этим элементам – сбалансированность. Неуравновешенное вращающееся тело становится источником вибраций, вредных и для здоровья, и для машины. Жаль, не все это понимают.

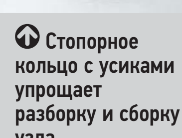
Недавно приехал один «бомбила». Из экономии самостоятельно заменил шарниры (крестовины) карданного вала, не ведая о правилах выполнения этой деликатной работы. Вал состоит из трубы и двух вилок с крестовинами. Перед расстыковкой следовало пометить их взаимное положение – то, при котором они отбалансированы. А мужик с ходу всё разобрал! Пришлось обрисовать ему светлые перспективы: крестовин две, при сборке вала возможны 16 разных сочетаний. Как найти наилучшее? Методом проб и ошибок – здоровья не хватит. А даже небольшой дисбаланс при оборотах тысячи под четыре вызовет тряску до потери аппетита. Что делать? Первый вариант: вновь и вновь перебирать вал, записывая сочетания и результаты. С ума сойдешь! Станков, как на заводе, у меня нет. Второй – смириться и ездить. Третий – купить новый вал. Это и предложил хозяину. Тот уехал обиженный... И почему-то на меня!





Стопорное кольцо с усиками упрощает разборку и сборку узла.

Традиционное стопорное кольцо. Простота хуже воровства: при разборке случаются проблемы.



На торце обоймы этого ШРУСа сделана выборка, куда попадают усики стопорного кольца.







Корпус правого ШРУСа повернут на максимальный угол, позволяющий проверить пыльник.

Стопорное кольцо сейчас разгружено. Но при сборке узла, сжавшись, зафиксирует обойму относительно вала.

НЕПОРЯДОК В ПРАВОМ!

А вот другая история, но уже с передним приводом. Прибыл мужик на «Лансере» и жалуется: мол, при скорости выше 90 км/ч вибрирует руль. Куда только не обращался в поисках причины! Балансировали ему колеса, проверяли их форму, радиальное и осевое биение шин, исследовали подвеску, рулевое управление – все безрезультатно! Честно говоря, после такой прелюдии хотелось уклониться от предложенной загадки, но самолюбие взяло верх. Прокатились вдвоем... Убедились... Вернулись. И вот «Лансер» на подъемнике.

Непорядок в правом приводе! Признаюсь, понял это не сразу. Внимательно щупая наружный ШРУС и сравнивая его с левым, вроде бы ощутил едва заметный люфт. Прямо на подъемнике завели мотор, включили передачу – и, плавно наращивая обороты, стали наблюдать. Примерно до 80 км/ч (по спидометру) правый привод крутился как положено. Отлично сбалансирован. Но при 90 км/ч его контур стал как бы рябить – из-за вибрации. На левом же приводе ничего не изменилось. Решили правый менять. И что же? Вибрации пропали! Прежний привод мы разобрали. Хотя износ деталей был едва заметен, на повышенных скоростях его хватало для нарушения балансировки.

В исправной трансмиссии не должно быть никаких «тараканов». Если колеса тщательно балансируют, дабы предупредить вибрации, то и массивные приводы со ШРУСами в этом нуждаются. Сегодня народ больше жалуется именно на них, ведь на дорогах преобладают передне- и полноприводные машины. Изношенный ШРУС выдает себя хрустом в нагруженном состоянии – то есть при проверке на дороге, когда колесо повернуто на большой угол. Хруст говорит о выработке (к тому же неравномерной) рабочих поверхностей канавок корпуса и обоймы: в каких-то положениях шарики зависают, а затем с большой скоростью выстреливаются в новые положения. Дефекты

прогрессируют, и ремонтом этого не устранишь.

НЕ БЕЙ БЕЗ ПРИЧИНЫ

Кстати, ШРУС – изделие высокоточное, не допускающее замены отдельных деталей. Собственно, порознь они в магазине и не продаются, возможна лишь замена узла в сборе. Если даже исхитришься из двух узлов собрать один, долго он не протянет.

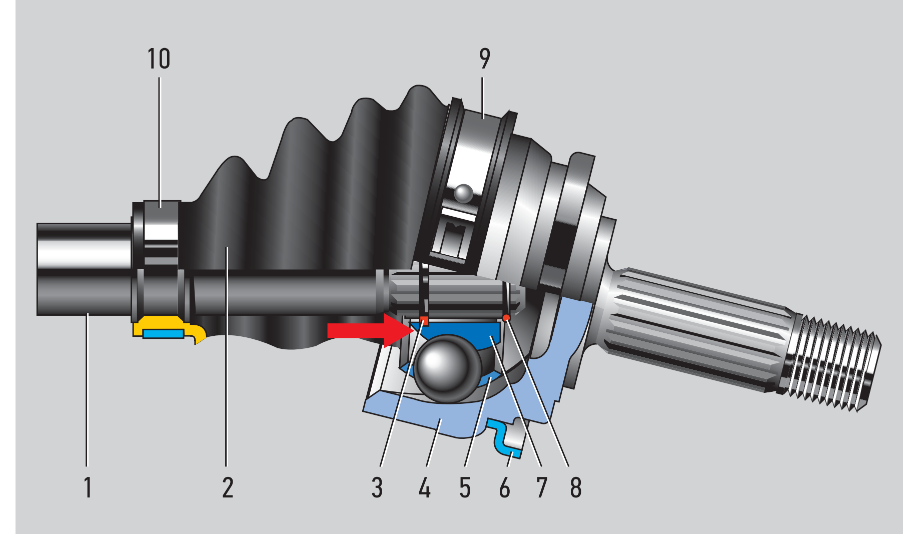
На неблагополучие в шарнире укажет и защитный резиновый пыльник. Пусть он порван пять минут назад, в узел попала-таки грязь. Теоретически шанс сохранить шарнир есть – если немедленно принять меры. Например, как советовали бывалые, заклеить прореху хотя бы скотчем и тихонько отправиться в сервис, а там узел промоют, смажут, пыльник заменят... На практике же заклеить разрыв непросто, ведь чехол грязен, замаслен. К тому же многие о дыре в пыльнике узнают не сразу, а лишь по явному хрусту, когда спасать ШРУС уже поздно. Вот почему при малейшем намеке на сквозные трещины в резинке – ехать в сервис и менять немедленно! Это неизмеримо дешевле нового ШРУСа.

Несколько рекомендаций самодельщикам. Их армия пока еще огромна (сказанное относится не только к владельцам отечественных авто!), и есть приемы, которыми пользуется большинство, – но все ли верны? Некоторые смельчаки, например, лупят по закаленным деталям тяжелым молотком без проставки из мягкого металла – желательно меди. Сколько ШРУСов в России так разбили, неизвестно. Но риск потерять ШРУС – ерунда по сравнению с осколком закаленной стали, летящим в лицо...

Сегодня автомобильных марок и моделей тьма. В чем-то все ШРУСы схожи, но начинающий самодельщик может столкнуться с сюрпризами, порой неприятными. К примеру, знакомый слесарь, усердно пытаясь выбить молотком ШРУС «Ланоса», цели так и не достиг – ШРУС развалился раньше. И только тут открылся секрет: бить вообще не надо было! Оказалось, у стопорного кольца есть отогнутые усики, при сборке попадающие в углубление, сделанное в торце обоймы (стрелка на фото слева). Если сжать усики щипцами, колечко легко снимается. Эх, знать бы это заранее...

Вот почему я, друзья, дам довольно банальный совет: прежде чем разбирать незнакомую машину, не поленитесь сначала прочесть описание интересующего вас узла. Глядишь, не потребуется ни молоток, ни тем более кувалда! ЗР

Наружный ШРУС: 1 – вал привода; 2 – пыльник; 3 – упорное кольцо; 4 – корпус; 5 – сепаратор; 6 – грязеотражатель; 7 – обойма; 8 – стопорное кольцо; 9, 10 – хомуты. Стрелка показывает безопасное для сепаратора место удара при разборке узла.



Сбивая молотком ШРУС с вала привода, например, для замены пыльника, бережно отнеситесь к самой нежной детали – сепаратору. Он ударов не терпит. Поэтому, сняв хомуты и сдвинув пыльник (либо просто срезав негодный), расположим части узла так, чтобы удобней было наносить удары через медную проставку по внутренней обойме 7, не затрагивая сепаратор. И еще: при сборке ШРУСа стопорное кольцо лучше заменить новым, еще не деформированным. Самопроизвольная разборка ШРУСа на ходу – явление весьма печальное. И, увы, на практике возможное.

НАХОДКА ДЛЯ СЕРВИСА

Игорь Теременко

CHEVROLET LANOS

- Изготовитель – ЗАЗ, Украина
- Год выпуска – 2006-й
- В эксплуатации «За рулем» – с июля 2006 года
- Пробег на момент отчета – 106 000 км

Публикации ЗР – 2006, № 10; 2007, № 8; 2009, № 3; 2011, № 2; 2012, № 1, 10

В многочисленном парке редакции, пожалуй, один «Ланос» может претендовать на звание долгожителя. Автомобиль прослужил семь лет и за это время подбросил немало сюрпризов.

Началась карьера с серьезного испытания: сразу после традиционной обкатки новичок участвовал в 60-часовом марафоне. Несмотря на отвалившееся салонное зеркало и отказ кондиционера, автомобиль занял второе место, опередив ГАЗ-31105 и «Чери-Амулет».

Сразу после забега «Ланос» отправился в сервис. С зеркалом справились без проблем, а вот с треснувшей трубкой кондиционера намучились. Дилер признал случай гарантийным и заказал деталь. Через 33 дня при монтаже новой трубки выяснилось, что потекла еще одна. Из чего, интересно, их делают? Спустя еще восемь месяцев (столько потребовалось, чтобы доставить запчасть из Кореи в Москву) дефект, наконец, устранили.

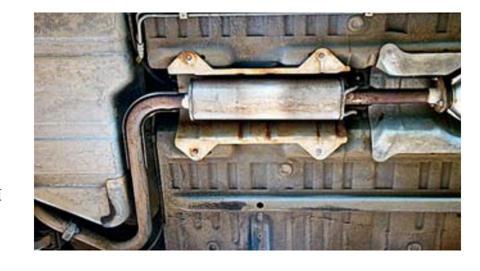
Но долго поездить на «Ланосе» не пришлось. С каждым днем усиливался запах выхлопных газов в салоне, а аппетит автомобиля становился все более зверским. Во время очередного визита механик приговорил к замене резонатор, давший трещину (фирменный корейский дефект), и оплавившийся нейтрализатор. Пока детали ехали до дилера, мы перестали пользоваться автомобилем и наслаждались пешими прогулками целых полгода. Зато после ремонта в машине стало можно ездить без противогаза.

Однако на этом проблемы не закончились. Через несколько дней на панели приборов загорелась лампочка *Check engine*, а средний расход топлива зашкалил за отметку 14 л/100 км. Сломавшийся лямбда-зонд нашли и заменили опять-таки по гарантии. И стал автомобиль ездить, как прежде. Но недолго.



↑ На ремонт кондиционера ушел почти год.

↓ Резонатор дал трещину при пробеге 12 000 км.





Капот и крышку багажника можно отправить в утиль. Новые детали без окраски обойдутся в 10 500 и 9000 рублей соответственно.

С первых дней лямбда-зонд вел себя непредсказуемо, провоцируя большой расход топлива. Заменили строптивую деталь спустя год.

Отполировать затертые фары не удалось, пришлось потратиться на новые.







Расходы на эксплуатацию Chevrolet Lanos (0–107 000 км), руб.

Расходы на содержание: 0–99 000 км	315 028
Из них на бензин (средний расход 10,8 л/100 км)	232 152
Расходы на содержание: 99 000–107 000 км	30 045
Из них на бензин (средний расход 10,8 л/100 км)	22 745
Левая и правая передние фары	3500
Комплект сцепления	1900
Передние/задние колодки	700/1200
Общие расходы: 0–107 000 км	345 073
Стоимость 1 км пробега	3,22

Однажды обнаружили низкий уровень жидкости в расширительном бачке. Долили антифриз и дотянули до очередного ТО. Диагностика выявила трещину (что же еще!) в бачке радиатора. «Ланос» трещал не по дням, а по часам. Радиатор обещали заменить по гарантии, как только запчасть появится на складе. Произошло это лишь через пять месяцев.

С окончанием гарантии, как это ни удивительно, «Ланос» перестал сыпаться по-крупному и без проблем дотянул до 80 000 км. А сразу за этим рубежом потекли передние стойки. На сей раз ремонтом занимались сами. Поставили неоригинальные амортизаторы «Каяба». Но надолго их не хватило – к 100 000 км передняя подвеска загрохотала вновь, при этом «Ланос» здорово тянуло влево. Виной всему коррозия штоков, погубившая сальники.

Поставили картриджи от «Каябы», а вот опоры стоек за отсутствием аналога пришлось брать фирменные. Следом заменили помутневшие фары (установили корейский неоригинал «Депо»). Вскоре запел выжимной подшипник. Учитывая серьезный пробег, заменили сцепление в сборе – за комплект «Лукас» отдали 1900 рублей.

Кузов «Ланоса», переживший семь столичных зим, выглядит плоховато: коррозия затронула большую часть деталей. Капот просится на свалку, его кромка уже превратилась в труху. Крышка багажника снаружи блестит, как новая, но внутри живого места нет, того и гляди развалится. Нижние части дверей начали покрываться рыжим налетом. Еще одна зима, и они превратятся в дуршлаг. Однако несущие элементы держатся молодцом, лонжероны, днище и пороги, полагаем, проживут еще столько же.

Перед расставанием мы еще раз проверили «Ланос» в техцентре: подвеска живая, двигатель и трансмиссия исправны, а фары вообще новые. Вот теперь можно ставить на стоянку. И не дай бог тронуть его до продажи. ЗР



НЕРАСТРАЧЕННАЯ СИЛА

Не слишком ли быстро ездит современный автомобиль? Одни доказывают, что аварийность не зависит от мощности машины, другие ссылаются на закон. Размышляет **Михаил Колодочкин**.

Рискуя, как обычно, нарваться на обвинения в нелюбви к автомобилям, скорости и черт знает к чему еще, начну с того, что очень люблю ездить на мощной машине. И не только со скоростью 60 км/ч. Но куда деваться от факта, что официальная скорость практически на всех российских дорогах – девяносто? Ну ладно, кое-где есть так называемые магистрали с зелененькими указателями – там сто десять. В европах примерно то же самое, исключая отдельные дороги Германии. И – всё! А если так, то зачем закладывать в машину возможности с огромным переизбытком? Неужели только в надежде когда-нибудь добраться до немецкого автобана?

Слышу возражения про морально устаревшие Правила. Мол, давно пора поменять «60» на «80», «110» на «130» и т. п. Премьер дал добро, но погоды это не сделает. Повторяю вопрос: зачем производить авто, которые легко улетают за двести? Зачем левой рукой продавать мне пистолет, а правой запрещать из него стрелять?

Динамика разгона? Да, бывает приятно рвануть со светофора, но это, в общем-то, ребячество. И не забывайте, что выше тех же 60 км/ч «рвать» нельзя, иначе ты нарушитель. К тому же нет никаких технических проблем, мешающих сохранить динамику машины, установив потолок ее скорости. Такие ограничители есть в серьезных грузовиках (а форумы активно делятся советами по их удалению… Бред какой-то!).

Идет большая игра с непонятными правилами. Формально все активно ратуют за Безопасность и Закон, но держат в кармане комбинацию из трех пальцев. Возможно, причина в том, что все понимают: ни один автозавод не начнет ни с того ни с сего указывать в паспортных данных своих автомобилей максималку в 110 км/ч. Засмеют, не поймут, не купят… Но есть совершенно другой вариант, и я убежден, что к нему рано или поздно придут все. Реализовать его можно хоть завтра – никаких технических сложностей!

Как известно, автомобиль давно превратился в компьютер на колесах, а потому очень просто заставить его слушаться дорожных знаков, каким бы чокнутым ни был водитель. Каждый знак снабдить генератором сигнала, каждый бортовой компьютер его поймает и отработает. Примерно как в метро. Въехал, скажем, в деревню Колесные Горки на Ленинградке – и видишь, как вредный спидометр тут же сползает на «60». Добрался до магистрали – зеленый значок разрешает разогнаться до ста десяти.

Такой подход вполне демократичен: покупай что хочешь – хоть «Астон Мартин». Но помни: в России ты не разгонишься быстрее 110 км/ч никогда и нигде! Попадешь на немецкий автобан – гоняй: там будут висеть другие электронные знаки. Вот тогда и посмотрим, как изменится потребительский спрос и кто купит 300-сильную тачку, на которой никогда не сможет обогнать ту же «копейку», и какие моторы при этом станут самыми востребованными. Нелишне будет учесть меньшую массу, пониженный расход, экологию… И снижение аварийности, как ни крути. Плюс опять-таки – здравый смысл: ну зачем мне делать машину, которая никогда в жизни не поедет на всю катушку? Что до Германии, то не проще ли будет брать там авто напрокат?

Между прочим, при этом резко уменьшится число обгонов. Нельзя обогнать того, у кого на спидометре те же «90» и ни грамма больше! Разве что оторваться на каком-нибудь тракторе или асфальтоукладчике…

Противно? Так мы все равно к этому идем! Скажу больше: я убежден, что частный автомобиль со временем разделит судьбу лошади. Их будут держать в каких-нибудь рублевских стойлах, «выгуливать» по выходным и иногда «запрягать», дабы красиво подрулить к близлежащему гольф-клубу… А по делам – куда удобнее и быстрее будет воспользоваться такси, «Сапсаном», автобусом (ненужное зачеркнуть).

Кстати, забавно будет посмотреть, как владелец какой-нибудь древней «двадцатьчетверки», не знакомой с электроникой по определению, из вредности будет «делать» на трассе навороченного «мерина», разгоняясь, скажем, до ста тридцати. Пока полиция не остановит… ЗР

ПРОДАМ СВОЙ ДОЛГ



Примерно половина новых автомобилей покупается в кредит. А если приобретение разонравилось и захотелось его поменять, но кредит еще не погашен? И как продать кредитную машину, если нет возможности платить проценты? Разъясняет наш юрист **Сергей Смирнов**.

Оформляя кредит на покупку автомобиля, лишь немногие четко представляют перспективу. А предложения банков и продавцов такие привлекательные! Первоначальный взнос небольшой, проценты обещают гуманные. Купить машину престижную, дорогую – нет проблем. В результате человек иногда (да что там, часто!) выбирает авто классом выше, чем способен потянуть, и ежемесячные платежи вскоре становятся непосильной обузой. Прикинув, сколько придется переплатить за весь срок кредитования, клиент приходит в ужас... Бывает и другая ситуация: купленная в кредит машина разонравилась, хотелось бы ее поменять. Как это сделать? Раз покупатель взял ссуду, значит, живых денег у него нет. Может, продать кредитную машину? Вот тут и начинаются сложности.

Банк, как и любое коммерческое предприятие, заинтересован в получении прибыли. На покупателях автомобилей кредитные организации прилично зарабатывают. А чтобы подстраховаться (вдруг клиент перестанет платить по кредиту?), машину оформляют в залог. При этом по условиям кредитного договора ПТС передается на хранение в банк до полного погашения ссуды.

ДОГОВОРИЛИСЬ ПОЛЮБОВНО

Чтобы продать автомобиль, следует заручиться согласием кредитора. Для этого надо обратиться в банк с заявлением о разрешении сделки и указать в нем, что вы по определенным причинам не можете платить ежемесячные взносы и хотели бы продать автомобиль, чтобы получить возможность погасить остаток долга. Как правило, банки соглашаются на такие сделки. Ведь им проще и выгоднее закрыть кредит даже с потерей оплаты процентов, нежели заниматься взысканием долга и изъятием кредитного автомобиля. В результате кредит закрыт, новый покупатель получает автомобиль и ПТС, а прежний – оставшуюся после погашения кредита сумму.

Провести сделку можно и без согласия банка. Ведь тому важно получить полную сумму долга, а кто будет платить, не имеет значения. Вам остается только найти покупателя, который согласился бы внести остаток кредита. Дополнительных финансовых потерь при досрочном погашении не возникает. Почти все банки позволяют погасить долг досрочно без дополнительных комиссий и сборов. А вот найти покупателя будет сложно: на рынке достаточно автомобилей, не обремененных долговыми обязательствами.

ЗАКРЫТЬ ДРУГИМ КРЕДИТОМ

Если банк не соглашается на продажу авто до полного погашения займа, попытайтесь решить проблему, оформив другой кредит – потребительский. Проценты по нему, конечно, больше, но можно сэкономить на досрочном погашении. Предположим, на владельце висит долг 300 000 рублей, а рыночная цена автомобиля 600 000 рублей. Надо взять потребительский кредит на 300 000 рублей, погасить автомобильный кредит, продать машину и тут же закрыть второй (потребительский) заем. В остатке 300 000 рублей, которые можно использовать вновь как первоначальный взнос на следующий кредит либо купить на них автомобиль по средствам (к примеру, подержанный). Потери в этом случае есть (комиссии и проценты за пользование потребительским кредитом), подсчитайте их заранее.

Подобное перекредитование подойдет и в том случае, если переплата по потребительскому кредиту оказывается меньше, чем по остатку долга автомобильного кредита.

ПОМЕНЯТЬ НА ДРУГОЙ

Можно сдать кредитный автомобиль в «трейд-ин». Многие автосалоны предоставляют такую услугу, когда выкупают у клиента машину, но вместо живых денег предлагают купить новую.

В этом случае автосалон сам погасит кредит, а оставшаяся сумма пойдет в зачет новой покупки. Учтите, что, выбрав эту схему, вы можете потерять значительную сумму. Дело в том, что автосалоны устанавливают на сданный автомобиль цену ниже рыночной (и из нее еще будет вычтен остаток по кредиту). Зато вам не придется искать покупателя и все оформление возьмет на себя автосалон. А это дорогого стоит. ЗР

Многоуважаемые знатоки Автомобиля! Обращаемся к вам с простой, но важной для вас просьбой. Присылая советы, не забывайте сообщать свой обычный, почтовый адрес с шестизначным индексом, фамилию, имя и отчество (полностью) и телефонный номер для связи. Это существенно упростит и ускорит как отправку вам заслуженных призов, так и решение других возможных проблем.

Отдел рынка и эксплуатации автомобилей «За рулем»

СОН В РУКУ

Николай СУПРУНОВ, Воронежская область

Насколько опасны сновидения, застающие водителя на длинных перегонах, многие знают по собственному опыту.



Увы, книжный совет: «Сверни за кустик, остановись и вздремни минут пятнадцать» – помогает не всякому. Давно замечено, что современному человеку хорошо спится именно за рулем машины на быстром ходу. Шумы мотора, воздуха, шин, даже буханье колес на колдобинах баюкают большинство из нас слаще, чем воспетая поэтом Арина Родионовна. А сильно утомленному водителю порой замечательно спится и в бесконечной уличной пробке. По моим наблюдениям, активные, бодрящие движения прогоняют сон. Одно из средств вы видите на фото. Достаточно поработать эспандером несколько минут – и сна, даже в бесконечной пробке, как не бывало. Конечно, никому не советую пользоваться моим средством в движении.

От отдела рынка и эксплуатации ЗР. *Подход автора, мягко говоря, необычен – и кого-то наверняка заинтересует. Но не зря лучший шпион всех времен и народов говорил: «Запоминаются последние слова». Двигаясь в потоке транспорта, не отвлекайтесь на посторонние дела!*

Приз – подарочный **комплект товаров** компании «Тосол-Синтез».





ОПТОВАЯ ЗАКУПКА

Владислав ПАНТЕЛЕЕВ, Кабардино-Балкария

Не понаслышке зная проблему прокуренного салона, предлагаю наиболее рациональное, на мой взгляд, ее решение. Известно, что основные составляющие цены пузырька бытовой химии – это стоимость самого пузырька, рекламы, логистики плюс прибыль множества причастных к этому бизнесу лиц. Таким образом, в магазине вы покупаете минимум нужного вам продукта за весомые деньги. Несравнимо выгодней пользоваться чистящими средствами в виде концентратов. Где взять? Да хотя бы в любой фирме по профессиональной уборке помещений. Необходимые концентраты производят несколько заводов в России, есть и зарубежные аналоги. Купите 5–10 мл нейтрализатора запахов, разведите его до нормальной концентрации – хватит не только для вашей машины, но и друзьям-автомобилистам. Думаю, отсутствие красивой этикетки никого не огорчит.

Приз – набор автокосметики Turtle Wax компании «Феникс Юнайтед».



ЩИПЦЫ ВЫСОКОГО НАПРЯЖЕНИЯ

Валерий ЖАРИНОВ, Москва



Заменив самостоятельно свечи зажигания на автомобиле «Пежо» или «Ситроен» с двигателем VTI 120 или THP 150, владелец сэкономит ощутимую сумму. Кстати, свечи расположены удобно – сверху. Но индивидуальные катушки зажигания установлены в колодцах клапанной крышки, а удерживают их резиновые уплотнительные кольца, посаженные порой так туго, что пальцами никак не вынуть. Поддевать пластмассовый корпус отвертками рискованно – так недолго и сломать его. Лучше всего для этой цели подходят щипцы для демонтажа высоковольтных проводов, показанные на фото. Введя их губки под пластиковый корпус, приподнимаем катушку, будто лопаткой. А чтобы избежать трудностей в будущем, смазываем уплотнительные кольца термостойкой смазкой.

Приз – масло ZIC.



ГОРЯЧИЙ ПРИЕМ

Кирилл БОЖАНОВ, Брянск

Даже винтовым съемником не всегда удается легко и быстро выпрессовать рулевые наконечники или шаровые опоры с конусной посадкой. Поэтому в сервисах с ними не церемонятся – выбивают ударами молотка. Это практически узаконено, ведь клиент зачастую слабо разбирается в технике. И о минусах «ударных методов» тоже не осведомлен. Когда же ремонтируешь машину сам, хочется действовать аккуратней. Я устанавливаю съемник, максимально напрягаю винтом разбираемый узел – и в этом состоянии нагреваю термофеном. Тут одновременно проявляются два физических фактора: сила, создаваемая съемником, и ослабление посадки конусного пальца в гнезде корпуса при его нагреве. Чтобы конус наконечника или шаровой опоры благополучно вышел из гнезда, достаточно нескольких минут такого воздействия.

Приз – набор автохимии марки «ХАДО».





РАБОТАЕМ ГОЛОВОЙ

Анатолий ВОИНОВ, Московская область

Однажды двигатель ЗМЗ-406 начал троить, упала мощность. В поисках причины я вывернул свечи и поставил новые, но улучшения в работе не добился. Проверил провода – никаких дефектов не нашел. На очереди проверка компрессии. Чем ее померить, если я, как и большинство рядовых граждан, компрессометр с собою не вожу?! Зажимать свечные отверстия «тарированным» пальцем на этом моторе невозможно: они спрятаны глубоко в колодцах под катушки зажигания – не дотянешься. Но в инструментальной сумке нашелся напильник с деревянной ручкой. Аккуратно прострогал я его деревяшку ножичком на конус, намотал пару слоев изоленты – чтобы этот «клапан» гарантированно перекрывал отверстие. Остальное просто: помощник включал стартер – а я поочередно затыкал свечные отверстия. Неисправный цилиндр нашли в два счета. Отличный метод! Оказалось, что один из клапанов не закрывался, поскольку его гидрокомпенсатор заклинило. Оставалось лишь найти сервис, что поближе.

От отдела рынка и эксплуатации ЗР. *Автор затронул важный вопрос. Описанный прием часто выручает в самых различных ситуациях, когда нужно куда-то дотянуться, подобраться, а возможности нет. Дело не в напильнике, или заменившей его палке, или куске проволоки, а в творческом подходе. Например, вывернув винт крепления какой-нибудь детали, кто-то не может ввернуть его обратно – и кроет нелестными словами бездарного конструктора. А что толку! Лучше направить свою энергию в более продуктивное русло. Порой достаточно прикрепить винт к жалу отвертки пластилином, скотчем – и дело пойдет на лад.*

Приз – подарочный набор компании «Тосол-Синтез».



СВЕТ В ПОМОЩЬ

Алексей ПОТАПЕШКИН, Московская область

С тех пор как обязали ездить с постоянно включенными ходовыми огнями или ближним светом, возникли известные проблемы. Владельцы машин без соответствующей автоматики порой забывают включить свет перед поездкой либо выключить его, оставляя авто на стоянке. И то и другое грозит неприятностями. Несложное устройство оповестит о включении ближнего света. Я использовал переключающийся двухцветный светодиод (у меня он красно-синий). Разместил его над приборной панелью, подключив анод к проводу ближнего света, а катод к постоянному «плюсу» на замке зажигания. Если при включении зажигания светодиод моргает, значит, на него приходит необходимое напряжение от зажигания, что соответствует выключенному «ходовому» свету. Если же он моргает на стоянке после выключения зажигания, значит, питается от фар, которые еще не выключены. Ну а если на аноде и катоде светодиода одинаковое напряжение (в том числе нулевое, когда и свет, и зажигание выключены), то светодиод, естественно, не моргает.



Приз – набор автокосметики компании «Сапфир».

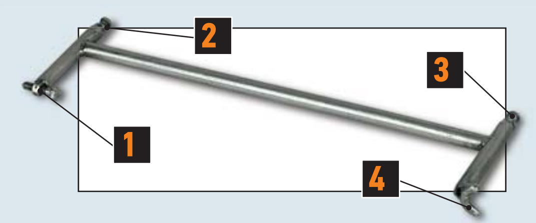
ПО НИТОЧКЕ

За ответ на задачу № 65 «Лавка старьевщика» (ЗР, 2013, № 6) **Артем Лютиков** из Новосибирска получает видеорегистратор MDR-630 фирмы Mystery Electronics.



Условие задачи № 65 покоряет простотой. Купив старый гараж, человек нашел там некую штучку. И сразу не выбросил – вдруг сгодится для чего-нибудь? Показал фотоснимок знатокам. Каковы их комментарии?

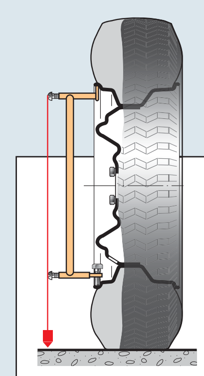
Всего из семи нот композиторы создают симфонии! А в предложенном вашему вниманию задании «нот» не меньше: три кусочка трубки, к ним приварены гайки, в них ввернуты винты **1**, **2** и **3**, а одна из коротких трубок заканчивается еще и странными ножками **4**.



Почему же «композитор» остановился именно на этом варианте? И для чего эту вещицу можно приспособить сегодня?

На этот счет мнения разошлись. Какой-то шутник вспомнил о приспособлении для растяжки костей методом Илизарова. А почему нет, если в наших гаражах и синхрофазотроны встречаются! Но если винт **1** еще может что-то «растягивать», то для чего нужны другие? Нет, шутки насчет высокой травматологии тут неуместны.

В большинстве писем, пришедших от знатоков, – предположение, что показана линейка для проверки схождения передних колес. Близко к теме. Но по пятибалльной шкале оценок эти граждане заслужили лишь балла полтора, – дело в том, что эта штучка вовсе не линейка, хотя с ее помощью проверить схождение колес и впрямь нетрудно. Развал проверить тоже можно. Кстати, если бы предмет, показанный на фото, был линейкой, то с учетом колеи машины и законов пропорции его пришлось бы городить из дюймовых труб! А кому нужен столь неподъемный инструмент?



При таком положении нити с грузиком развал колеса нулевой. Если нить не достает до головки нижнего винта, развал положительный.

Разумеется, после проверки углов может понадобиться их регулировка, а эту работу вообще лучше не затевать, не располагая гаражом с ямой. Но все же – чем мерить? Выбор в качестве базы боковин шин или дисков не всегда надежен. Ведь шины от некоторых наших производителей уже при выпуске кривые, а колесные диски часто гнутся при первом же знакомстве с разбитыми дорогами.

Показанному здесь приспособлению деформация дисков не страшна, сам принцип измерений с его помощью иной. Вся соль в том, что для правильной ориентации колеса, пусть даже кривого, битого и т. п., нужно определить плоскость его вращения (или любую параллельную), что и позволяет сделать данное устройство. Крепим его на диске враспор, воспользовавшись закраиной: винт **1** упирается в нее на одной стороне диска, а ножки **4** – на противоположной. Затем, вывесив домкратом колесо, ставим рядом устойчивый кирпич – это будет база. Винты **2** и **3** регулируем так, чтобы при вращении колеса их головки проходили впритирку к кирпичу. Они и обозначат искомую плоскость.

Если теперь опустить автомобиль, то при вертикальном положении приспособления можно с помощью отвеса, то есть нитки с грузиком, определить величину развала колеса в миллиметрах. Или, если хотите, пересчитать его в градусы и минуты. Затем повторяем те же операции на противоположном колесе.

В идеале лучше иметь два таких устройства. Если, например, поставить их горизонтально на левые колеса, то нить, натянутая до касания головок винтов **2** и **3** переднего колеса, четко показывает его долю в схождении. Разумеется, при этом нужно учитывать, насколько колея передних колес отличается от колеи задних.

Короче, авторы писем, назвавшие устройство примитивным, в корне неправы! При всей своей простоте оно позволяет разобраться с углами не хуже, чем современные электронные и прочие стенды, причем бесплатно. В некоторых ответах так и сказано: «Небогатые владельцы отечественных авто подобными приспособлениями и сегодня пользуются».

Цитируем победителя: «Для регулировки развала приспособление располагают вертикально. Для схождения – горизонтально; в этом случае через его регулировочные болтики натягиваем нить к задней оси автомобиля. И через подобие треугольников высчитываем, на каком расстоянии от обода заднего колеса должна находиться нить – с учетом разницы в колеях передней оси и задней». ЗР

Всех, кто нам ответил, благодарим. Артура Лютикова поздравляем с победой!

ЗАДАЧА № 68
КАК СЛОН В ПОСУДНОЙ ЛАВКЕ

«На узкой улице возле дома «Патриот» ведет себя странно. Если перед разворотом машины я притрусь правыми колесами к бордюру и, поворачивая руль влево до упора, поеду совсем медленно, этот мастодонт худо-бедно впишется в ширину улицы. А увеличу немного скорость – места ему уже не хватит: траектория другая. Отчего это происходит? Готов поручиться за то, что шины при этом не скользят, их не сносит. Объясните, коллеги-водители!»

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 октября 2013 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов переулок, 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи.

Зарулем•РФ

ВХОД РЕГИСТРАЦИЯ

ЗА РУЛЕМ.РФ | ПОЛЬЗОВАТЕЛИ | ФОРУМ | ГАЛЕРЕЯ | БЛОГИ | КАЛЕНДАРЬ

ФОРУМ «ЗА РУЛЕМ» → ЖУРНАЛ «ЗА РУЛЕМ»

УЧАСТНИКИ НАШЕГО ФОРУМА ОБСУЖДАЮТ СТАТЬИ ЖУРНАЛА, ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ ИНИЦИАТИВЫ И ПРОСТО АВТОМОБИЛЬНУЮ ЖИЗНЬ. ЗДЕСЬ – САМОЕ ИНТЕРЕСНОЕ И ОСТРОЕ.



Автомобилистам могут разрешить ездить без номеров, но со справкой

АВТОР: ЕЛЕНА РЕДЬКИНА

Депутаты обсуждают возможность отменить запрет на вождение транспортных средств, с которых похищены регистрационные знаки.

Страница 1 2 3

Сообщений по теме 43

Мишаня_МВЮ — ЧЕЛЯБИНСК, МАШИНА: ВАЗ-1117

Опять полумеры! Разрешите восстанавливать номера за небольшую плату, и станет невыгодно их воровать. Да и не придется без конца новые серии вводить. Реальная стоимость пластин регистрационных знаков, по справке из ГАИ, – около 150 рублей.

ЧУК — АЧИНСК, МАШИНА: «ЛАДА-ГРАНТА»

Все правильно. Украли номера – пиши заявление в полицию, если не нашли – будьте любезны, за 300 руб. выдайте новые.

petrovich

Плохо то, что сразу найдется куча любителей гонять по городу с нарушением правил дорожного движения. Можно допустить, что эти любители своруют номера у себя же. А раскрывать подобные кражи, как всегда, будет некому. В результате на дорогах увидим новых безбашенных водителей, которых свежеустановленные камеры вообще не распознают.

Vita-Vova

Э нет! Если этот закон вступит в силу, то минимум 30% водителей будут ездить без номеров и со справкой.

Klester64 — СТАВРОПОЛЬ

Читаю и удивляюсь: наши депутаты за анархию на дорогах? Ведь без номеров и со справкой в кармане начнут вытворять такое, что страшно представить.

Mad-lexxs — МОСКВА, МАШИНА: SKODA OCTAVIA

А по мне, так вполне нормальное решение. Уж лучше, чем на эвакуаторе тащить свою машину в МРЭО. Только почему так поздно созрели?

Klester64 — СТАВРОПОЛЬ

Решение разумное, но половинчатое. Неужели трудно сразу выдать дубликаты? Не важно, утерял ты номера или их украли. Какая разница! Всё равно за мои деньги проблему решают. Надо лишь свести процедуру выдачи дубликатов к минимуму.

Afanasevperm

Однажды у меня украли номера. Утром написал заявление в полицию, но лишь после обеда по справке о краже поехал в МРЭО за новыми номерами. Только к вечеру удалось получить. За это пришлось заплатить 2000 рублей – явный перебор!

Psi-factor — НАБЕРЕЖНЫЕ ЧЕЛНЫ

Надо обязать производителей разработать антивандальную защиту номерных знаков. Чтобы у жуликов не было соблазна их воровать и вымогать у владельцев деньги.

Кто Кто

Рвётся там, где тонко. Ну а наши законотворцы спохватятся только тогда, когда народ своими силами организует у себя во дворе засаду и поймает жуликов. А после устроят самосуд и порвут их на британский флаг. Вот тогда дело и сдвинется с мертвой точки.

Klema60

Недавно общался с одним финном, и разговор как раз эту тему затронул. Финн мне поведал, что у них, если потерял (про кражу я не говорил – он, наверное, не понял бы) регистрационный знак, ты должен написать на какой-нибудь картонке или бумаге свой номер, чтобы он нормально читался, закрепить его на штатном месте и доехать до отдела, где их изготавливают. Заплатишь за услугу копеечку и получишь за 5 минут дубликат.

Afanasevperm

Дубликаты? Ну-ну! А как же ваши украденные номера? Если с вашими номерами совершат преступление (на похожей машине), вы вспотеете доказывать, что это были не вы! Так и сесть из-за своей жадности можно!

Sniper — МОСКВА, МАШИНА: PEUGEOT PARTNER

Для совершения преступления никто номера не крадет, обычно воруют сами автомобили. А вообще, машины с украденными номерами необходимо ставить на особый контроль, тогда и вопросов лишних не будет.

@lex RnD

Создается впечатление, что депутаты и полиция получают неплохие дивиденды с бизнеса по хищению номеров. Такой закон должны были принять еще три года назад.

Serg-55 — ЖЕЛЕЗНОВОДСК

Проще вымогателю-вору отдать 1500 рублей, чем 2000 – государству, и еще с мучениями и хождениями по очередям в МРЭО. «Белые – грабят, красные – грабят… Куда деваться крестьянину?!»

Stas

Эта инициатива, безусловно, полезна. Здесь важно доработать закон до такого состояния, чтобы жуликам было невыгодно заниматься кражей номерных знаков. Прежде всего – максимально упростить процесс изготовления дубликатов и сделать замену предельно дешевой, не более 500 рублей за номер.

ДядяСаша74 — ЧЕЛЯБИНСК

Может, я покажусь наивным, но почему не ловят вымогателей? Ведь по номеру мобильного телефона, оставленному теми, кто «честно жить не хочет», легко определить местонахождение жулика и… Когда же, наконец, у полиции появится желание работать?

НАШЕМАРОЧКИ и ФОТОЗАРИСОВКИ

Наш конкурс продолжается! Всех, кто заметил и сфотографировал разного рода забавные и просто прикольные автомобили, приглашаем присылать свои фото нам. Лучшие, конечно же, будут опубликованы.



ПОБЕГ ИЗ ВТОРЧЕРМЕТА

Гибрид укороченного «Москвича» и трактора трудится в селе Динаровичи, под Минском.

П.Ю. МАРТЫНЕНКО, Воронеж





В ОЦЕПЛЕНИИ

«Запорожец» на колесах с цепями принадлежит жителю села Средняя Ловать Николаю Алексеевичу Прокофьеву.

ИГОРЬ ЖАРИНОВ, Королев



ОНО ЕЩЕ И ЕДЕТ!

Рукотворное нечто обнаружено в Хабаровском крае, в поселке Новый Ургал. Не поверите, оно еще и едет!

ВАДИМ ВЫШИНСКИЙ





ТЯЖЕЛОВОЗИК

Трехколесный красный «конь» сфотографирован в городе Старая Русса.

ИГОРЬ Ж., Королев



АГРЕССОР

Делюсь наблюдениями за полетом технической мысли русского населения. Вот такой ГАЗ-69 AGRESSOR проживает в городе Щучье Курганской области.

ЛЕОНИД РАДЗИЕВСКИЙ, Щучье





ПО ИМЕНИ ЮРОК

Неизвестная науке версия «Ауди» встретилась в Новгородской губернии.

КОНСТАНТИН МИХАЙЛОВ, Москва



ПОЕДЕМ В КУПЕ!

Давно хотел написать любимому журналу, но не было сто́ящей информации. Увидел эту чудную «Волгу»-купе в столице, в Новогирееве.

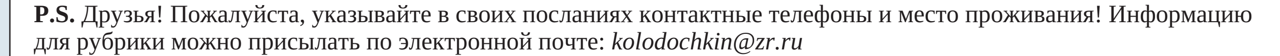
СЕРГЕЙ ГОЛУБЕВ, Москва



БЕЗ ЛИШНИХ РАЗГОВОРОВ

Направляю вам интересное фото из моей поездки в Белоруссию (Витебск).

РОМАН ИЛЮШКИН, Тула



P.S. Друзья! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны и место проживания! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: *kolodochkin@zr.ru*

ПЛЮС

Если вы читали прошлый номер, то наверняка обратили внимание, что ЗР весьма неравнодушен к теме автомобилей в кино. Естественно, мы не могли пропустить новый мультфильм создателей знаменитых «Тачек». Пускай он про самолеты — но авиацию и автомобили иногда просто не разделить, что доказывают материалы раздела «Плюс».



ПОЛЕТЕЛИ!



Мир автомобилей и мир самолетов всегда соприкасались. Но никогда прежде – так близко, как в новом мультфильме «Самолеты», считает **Дмитрий Федоров**, побывав на студии «Уолт Дисней».

ГДЕ?

«Когда я был маленьким, – рассказывает режиссер мультфильма Клей Холл, – мы с отцом запасались бутербродами и шли на местный аэродром. Садились недалеко от взлетной полосы и смотрели, как самолеты взлетают и садятся. Я пытался их рисовать, а отец просто вываливал на меня массу технических данных. Собственно, иначе и быть не могло, ведь он был морским летчиком. Как и его отец в свое время».

«Самолеты» – это фильм-мечта. Мечта о большом небе, которым жили многие из его создателей. Придумывая рисованный мир, они воплощали свои фантазии в жизнь.

«Самолеты» появились не на пустом месте. Они живут в том же пространстве, где обитали всеми любимые «Тачки». И не важно, что тот проект вышел из студии «Пиксар», а нынешний – детище самого «Диснея». Креативный директор у них один – легендарный Джон Лассетер.

Именно он заложил одно незыблемое правило – «ожившая» техника не должна выглядеть карикатурно. Поэтому его рисованные машины и самолеты не виляют хвостом, как мультяшные собачки, не машут крыльями и не изгибают кузов и фюзеляж.

«Мы должны следовать правилу: то, что не гнется в реальной жизни, и рисованное должно оставаться таким же, – любит повторять Лассетер. – Только тогда люди поверят в реальность этого мира». Поэтому вселенная «Тачек» и «Самолетов» и выглядит правдоподобной.

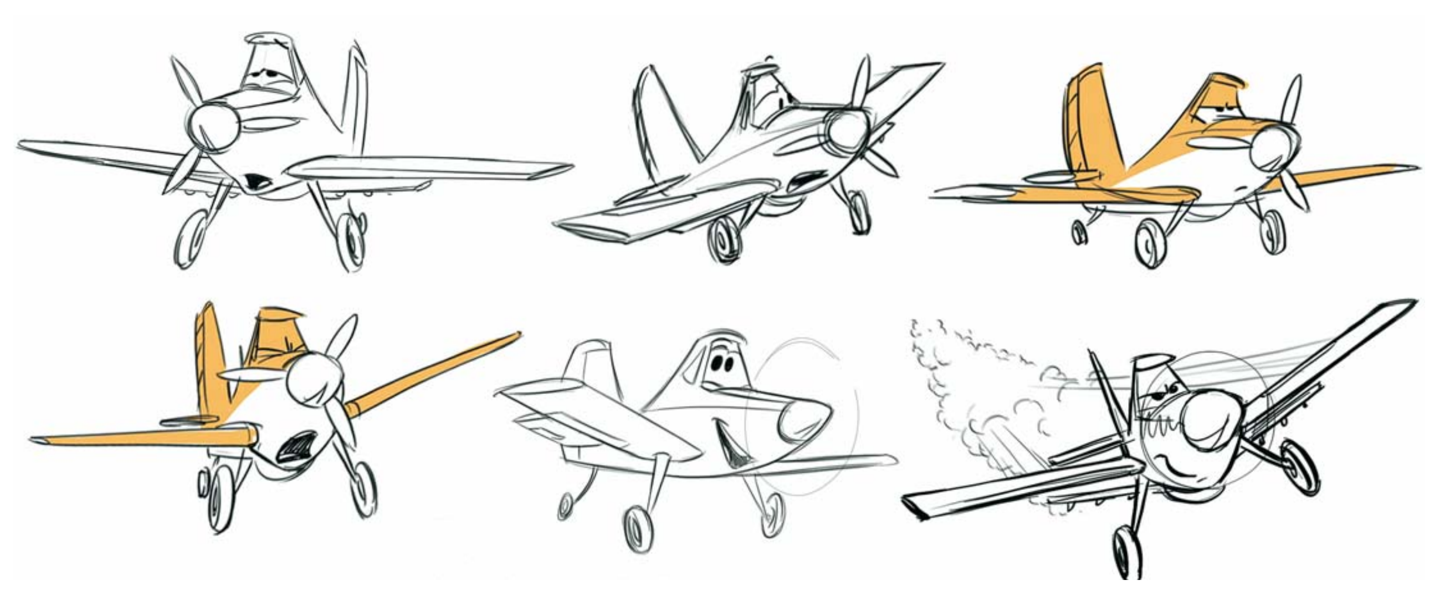
А поначалу все было не столь идеально. «Когда наши герои находились на земле, – рассказывает Холл, – они выглядели вполне реалистично, но стоило нам запустить их в небо, как иллюзия реальности происходящего распадалась. Самолеты превращались в игрушки. Мы просто не знали, как они должны вести себя в воздухе. Для того чтобы заставить их полететь по-настоящему, требовался настоящий авиационный специалист».

Им стал Джейсон Мак-Кинли, настоящий фанатик авиации и кино. В Голливуде сейчас, наверное, нет другого человека, который так скрупулезно подходит к компьютерному воссозданию полета на экране. Первым делом он заставил создателей «Самолетов» разжать пространство их рисованного мира. «В сцене полета должен присутствовать эффект безграничного неба, – начал свой урок Мак-Кинли. – Если самолет мчится под 500–600 км/ч, то нужно огромное пространство, чтобы показать эту скорость».



Палубный истребитель «Корсар» послужил прототипом сурового Шкипера.

Мимика рисованного персонажа ограничивается его глазами, ртом и подпружиненным шасси. Структура фюзеляжа и крыльев остается неизменной, как на реальном самолете.



Для каждого типа самолета на экране Мак-Кинли подбирал характеристики – радиусы разворота, разрешенные крены, максимальную скорость – исходя из возможностей реальных прообразов. И это была не пустая трата времени – у многих мультгероев есть исторические прототипы. Недаром съемочная группа месяцами разъезжала по заброшенным аэродромам, разнообразным авиамузеям и авиашоу и даже, используя связи режиссера, умудрилась напроситься в гости на действующий авианосец «Карл Винсон».

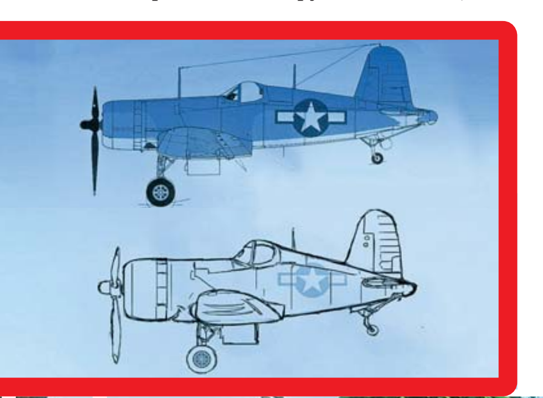
Общение напрямую с фанатиками авиации и действующими пилотами помогло развеять многие мифы и максимально приблизить атмосферу мультфильма к реальности. Вряд ли кто скажет, что специфика переговоров диспетчеров с пилотами или планировка боевой рубки авианосца выдуманные, – нет, они самые настоящие, такие же, как в жизни. Постепенно вырисовывались и образы главных героев.

У многих мультгероев есть исторические прототипы. Недаром съемочная группа месяцами разъезжала по аэродромам.

КТО?

Место обитания главного героя – «кукурузника» Дасти, мечтающего стать самым быстрым самолетом мира и победить в кругосветной гонке, но боящегося при этом высоты (ведь он никогда не забирался выше 300 метров), – нашли на заброшенном летном поле в Миннесоте, окруженном посевами кукурузы. Там же обнаружился его друг – топливозаправщик Чух. В оригинале это заброшенная цистерна на шасси пикапа «Форд» 1948 года. Ржавчина на ее передних крыльях напомнила ухмылку, чем сразу растрогала съемочную группу. Так появился образ добродушного Чуха, которого, правда, сделали полноценным грузовиком – для солидности.

Сам же Дасти – это собирательный образ легкой сельхозавиации. Он одновременно похож, скажем, и на «Эйр Трактор» одноименной техасской фирмы, и на польский «PZL Мелец-Дромадер», который в больших количествах экспортировался в США. Собственно, точно так же эти два самолета похожи друг на друга, а заодно и на «Сессну-188».



Пропорции реального самолета при переводе его в мультперсонаж диснеевцы немного меняли, но он оставался стопроцентно узнаваемым.



Своим появлением добродушный заправщик Чух обязан обнаруженному в Минессоте ветхому пикапу с ухмылкой ржавчины на крыльях.

Вот так старый ангар при известной доле фантазии превратился в убежище Шкипера.



Наставник Дасти старый вояка Шкипер – палубный истребитель «F4U Корсар» компании «Чанс Воут» образца 1942 года. Долгожитель и пример потрясающей надежности, он выпускался 11 лет и обладал феноменальной живучестью, поэтому в армиях некоторых стран служил вплоть до начала 1970-х. Прекрасный экземпляр нашли в музее Северной Дакоты вместе с его смотрителем – лейтенантом Стюартом Бассом, который летал в морской авиации как раз на излете Второй мировой.

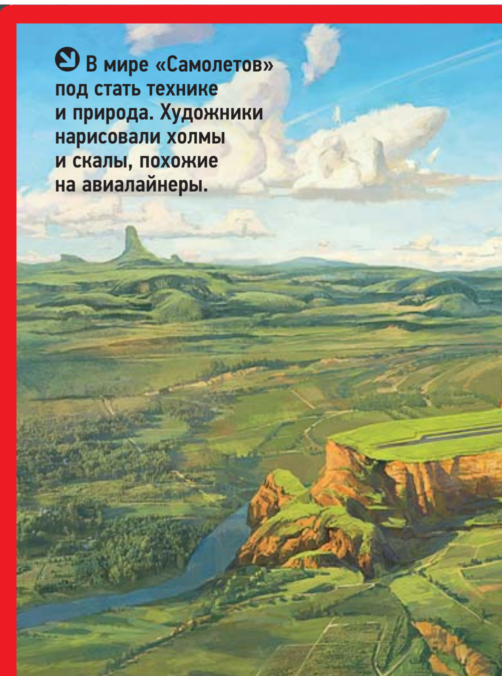
Помимо славной боевой истории «Корсар» привлек создателей фильма возможностью наделить его расширенной жестикуляцией. Помните правило Лассетера? В анимации материал гнется только там, где и в жизни. А у «Корсара» есть складные крылья, что дало прекрасный шанс наградить Шкипера почти всамделишными «руками».

За характером Шкипера стоял еще один реальный человек – пилот Шон Батиста. Именно он подсказывал творческой группе, какие маневры должен использовать тихоходный по своей природе Дасти, чтобы пройти квалификацию перед гонкой наравне с настоящими гоночными самолетами. И тут же в подробностях раскрывал секреты форсировки турбопоршневого двигателя «Пратт энд Уитни», которым, по идее, приводился персонаж Дасти. То есть выполнял работу Шкипера за кадром.

За горячим мексиканским самолетом Эль Чупакабра тоже реальный прототип – один из знаменитых гоночных самолетов маленькой фирмы «Грэнвиль бразерс», которая за пять лет существования (обанкротилась в 1934 году) построила только 24 летательных аппарата. Из них до наших дней дошли два, почти все остальные разбились, выполняя трюки перед ярмарочной публикой. Но атмосфера мультяшной авиагонки задумывалась совершенно другой, и здесь создатели столкнулись



В российской версии фильма появится русский самолет Таня, в оригинале же ее место занимает квебекская красотка Рошель.



В мире «Самолетов» под стать технике и природа. Художники нарисовали холмы и скалы, похожие на авиалайнеры.

Летающий автомобильчик Франц и Эль Чупакабра в аэропорту Мюнхена. Что интересно, у Франца тоже есть реальный, хотя и не летающий прототип. Хотите знать больше – переверните пару страниц.

с очередным вопросом: как показать, что это одно из самых грандиозных соревнований мира?

Автомобили и самолеты здесь живут бок о бок – друг без друга они беспомощны.

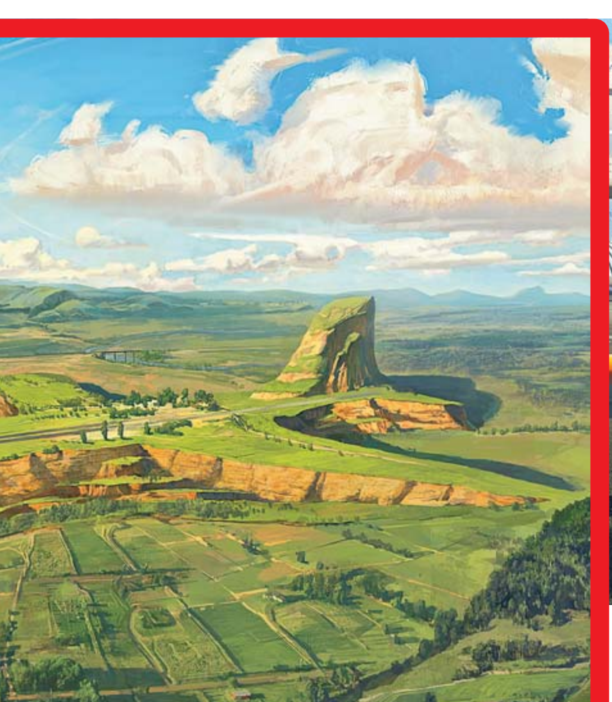
ЗАЧЕМ?

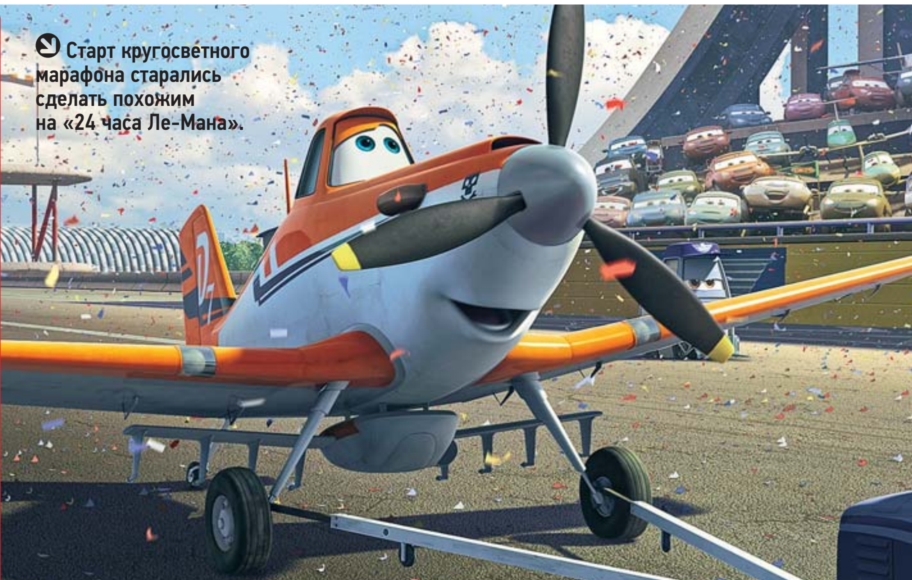
Объездив кучу различных авиашоу, съемочная группа «Самолетов» взяла за образец многие детали их антуража, – но для того, чтобы показать старт кругосветной гонки, требовался другой, гораздо более масштабный пример. Не обнаружив такого в мире самолетов, они нашли его в мире автомобилей – и скопировали атмосферу старта «24 часов Ле-Мана». Благо, образец того, как надо подавать подобное шоу, всегда был перед глазами – одноименный фильм со Стивом Мак-Куином.

Аэропорты мира в фильме тоже плод фантазии художников и сценаристов. Если здесь строго следовать реальности, то везде получилась бы почти одинаковая картина: терминалы из стекла и бетона, начисто лишенные национального антуража. Но это же скучно! Поэтому в «Самолетах» мексиканский аэропорт напоминает пирамиды майя, шанхайский построен в стиле пагод, ну а воздушная гавань Мюнхена явно копирует пивную «Хофбройхаус».

Но весь прочий мир «Самолетов» удивительно реален. Будьте уверены, показанные на экране самолеты гудят как настоящие «кукурузник», древний биплан или современный истребитель морской авиации F-18 «Хорнет». Не за тем создатели «Самолетов» несколько лет разъезжали по различным уголкам земного шара, чтобы потом их упрекнули в недостоверности.

Заставить зрителя воспринимать происходящее в фильме как реальность – такая задача была для диснеевской команды главной. Пусть даже они снимали всего лишь мультипликационную ленту. **ЗР**





Старт кругосветного марафона старались сделать похожим на «24 часа Ле-Мана».

РАБОТА НА ЗЕМЛЕ

Мир авиации не способен выжить на земле без армады автомобилей-помощников. Дмитрий Федоров представляет самые необычные аэродромные машины.

В мультфильме у самолетов не так много помощников среди наземной техники. Заправщик, пожарный автомобиль да мастерá на все руки «питти» – от слова «пит-стоп». Эти вилочные погрузчики, которые выполняют всю требующую рук работу на планете «Тачек» и «Самолетов», – самые многочисленные жители рисованного мира. Но мы дополнили бы его еще несколькими персонажами. Вот наш выбор и наши предполагаемые имена. ЗР

ТАГ

Самолет на земле беспомощен без буксировщика, который поможет зарулить на стоянку, оттолкнет от терминала задним ходом, наконец, как заботливый отец, отведет в ангар. Эта техника бывает самых разных видов – от тяжелых, способных разобраться с гигантскими авиалайнерами тягачей (с обязательным полным приводом и балластом, придаваемым ради лучшего сцепления с покрытием) до «букашек», развозящих истребители по авианосцу. Но для мультфильма мы выбрали бы самых необычных товарищей – радиоуправляемые тележки с электроприводом, которые просто хватают самолет за переднее шасси и отвозят его куда требуется, подчиняясь командам оператора. Такие машинки, несмотря на скромные размеры, справляются даже с полноценными ближнемагистральными лайнерами. Их выпускают несколько фирм, наиболее известна немецкая марка «Мототок».

БАД

Вот интересно, а как автомобили в мультике забираются в самолеты? Тем более когда на экране обычный пассажирский лайнер, а не грузовой самолет с подъемной аппарелью. Мы думаем, что в данной процедуре им явно помог бы вот этот монстр, созданный в 1960-е годы корпорацией «Крайслер» совместно с кузовостроительной фирмой «Бадд». В романтические времена реактивной революции люди были готовы разрушить и прочие устаревшие, по их мнению, принципы. Один из них – погрузка людей в самолеты. Зачем их гонять по летному полю, заставлять мокнуть в очереди на посадку под дождем, когда весь комплект пассажиров можно комфортно доставить огромным шаттлом? Эта идея захватила финского архитектора Эро Сааринена, который создал на ее основе концепцию вашингтонского аэропорта имени Даллеса. Позже подобными шаттлами с поднимаемым до нужной высоты кузовом обзавелись еще несколько аэропортов, в том числе парижский «Шарль де Голль». Но время показало изъяны этой идеи. Большие шаттлы создавали в аэропорту пробки, было невыгодно гонять их за небольшими партиями пассажиров. Оказалось гораздо проще строить размашистые терминалы с кучей стоянок и соединять их с самолетами телескопическими переходами.

ТЕНДИ

Мощные спасательные автомобили – отдельная тема для разговора. Их нельзя назвать просто пожарными машинами, ведь в них соединены самые разные таланты. В случае авиапроисшествий счет идет на секунды, поэтому двигатель мощный, способный придать быстрое ускорение. Шасси – прочное внедорожное, поскольку самолет может разбиться и на подлете к аэродрому. Бороться с огнем часто возможно лишь на расстоянии, поэтому в передней части автомобиля ставят распылители, не позволяющие разлитому керосину поджечь его. А проблема подачи огнегасящих средств в фюзеляж решается телескопической стрелой, пробивающей обшивку специальным острием. В аэропортах США такие автомобили, как правило, несут марку «Ошкош», известную прежде всего тяжелыми машинами специального назначения.



ДЕСЯТЬ СИЛ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ЧУДА

Грозное имя этой машины сочетается с миролюбивым, однако немного норовистым характером. На одном из символов немецкого экономического чуда прокатился **Сергей Канунников**. Фото **Георгия Садкова**.



Общаться с этим прибором без улыбки решительно невозможно! Глядя в лупоглазую мордочку, напоминающую некую зверюшку, так и хочется спросить: ты – кто? Мотоцикл в обтекаемой коробчонке или забавная пародия на автомобиль?

Как ни назови, а десятки тысяч немцев в 1950-х – начале 1960-х ехали из послевоенной разрухи в светлое, зажиточное будущее именно на таких машинах. Колёса есть, моторчик есть, 13-литрового бака по паспорту должно хватить примерно на 300 км. Есть даже крыша над головой! Чем не чудо?

С НЕБЕС НА ЗЕМЛЮ

«Мессершмит-FMR KR 200» можно воспринимать и как возмездие: пугали полмира своими «мессерами», поездите-ка теперь на таких. Эдакое техническое убожество вместо технического совершенства. Но немцы смело, не комплексуя, присвоили машине известное всему миру авиационное имя и даже выставили ее в 1953-м на женевском автосалоне. Примерно в то же время кто-то пустил утку, что в автомобиле использованы детали истребителей.

Это, конечно, небылица. Да и сам Вилли Мессершмит к автомобилям своего имени прямого касательства не имел. Затеял всё Фриц Фидлер, его инженер. Обосновавшись после войны в баварском городке Розенхайм, он наладил производство трехколесных инвалидных колясок с ручным приводом и крышей – мягкой или жесткой, откидывающейся вперед. Спрос на «инвалидки» был, понятно, большой. И вскоре Фидлер приладил к ним 38-кубовый мотор «Виктория» мощностью всего в одну «лошадь». Оказалось, такие машины очень нужны населению: всё лучше велосипеда и мопеда. Фидлер постоянно модернизировал свое детище, а затем обратился за помощью



ИМЕНИ МЕССЕРШМИТА

В 1923 году молодой инженер Вилли Мессершмит основал в Баварии фирму по производству планеров и тренировочных самолетов. Вслед за мотопланерами в 1925-м создали моноплан M17. Самый известный самолет «Мессершмита» – истребитель Bf 109. Таких машин во множестве модификаций на разных предприятиях в 1937–1945 гг. произвели около 34 тысяч.

Во время Второй мировой войны фирма поставила на крыло первые в мире серийные реактивные самолеты ME-163 и ME-262. После войны, уже в 1956 году, вернулась к производству тренировочных и военных самолетов. В 1968-м вошла в концерн МББ – «Мессершмит-Бельков-Блом».

к бывшему шефу, отбывшему после войны небольшой срок. Мессершмит по-прежнему пользовался уважением в деловых кругах, он помог коллеге с помещением и оборудованием и даже позволил использовать для новой модели свое имя. Так в баварском Регенсбурге появилась компания FMR («Фарцойг унд Машиненбау Регенсбург»), выпустившая уже двухместный FMR KR 175 с 9-сильным одноцилиндровым двухтактником. KR значило всего лишь *Kabinenroller* (мотороллер с кабиной) – логичное определение для такой машины.

Уже в 1955-м начали производить вот такой, модернизированный «Мессершмит» модели FMR KR 200 – с 200-кубовым и аж 10-сильным мотором.

НА ДВА ТАКТА НИЖЕ

Под прозрачным колпаком, удерживаемым умилительным ремешком, два маленьких сиденья тандемом. Эта схема – пожалуй, единственное, что роднит автомобильчик с грозными истребителями. Чтобы занять водительское место, надо, занеся правую ногу, войти в это «корытце». Делаю это медленно и аккуратно – не поломать бы чего. Теперь опуститься на передний стульчик, пристроив ноги по обе стороны пластмассовой рогатины, выполняющей роль руля.

Глаза на лоб лезут не от вида этого предмета (на ранние машины ставили обычный стальной руль от мотоцикла) и даже не от рычажка переключения передач справа на стенке «корытца», а от радиоприемника, занимающего на торпедо самое заметное и почетное место. На часть машин их действительно ставили. Ну немцы дают!

Педали – автомобильные (уже лучше!), замок зажигания тоже. Чтобы поехать задним ходом, надо выключить мотор, утопить середину замка зажигания и вновь завести двигатель – на панели вместо красной лампочки загорится зеленая. Вот теперь можно сдавать назад на любой передаче – двигатель просто закрутится в обратную сторону!

Не сразу, но приноравливаюсь к мотоциклетной коробке с последовательным переключением. С гордостью обнаруживаю: попал не только во вторую, но и в третью! Есть еще и четвертая – повышающая. Чего уж тут повышать, правда, не знаю.

Треска от 10-сильного моторчика куда больше, чем тяги, но ехать можно. А поначалу даже на совсем невысокой скорости (максималка, кстати, 80 км/ч, как у большинства полноценных малолитражек того времени) двигаться не то чтобы страшно, но уж больно непривычно.



ЖИЗНЬ ПОД КОЛПАКОМ

«Мессершмит-FMR KR 200» и версию с мягкой крышей KR 201 выпускали с 1955 до 1964 год. Двухтактный одноцилиндровый двигатель развивал 10,2 л.с. при 5250 об/мин и 15,3 Н·м при 3800 об/мин. Машина полной массой 430 кг (снаряженная – 240 кг) разгонялась до 80 км/ч. С 1953-го по 1956-й производили также модель KR 175 с 9-сильным мотором, а с 1958-го по 1964-й – четырехколесник FMR Tg 500 с двигателем мощностью 19,5 л.с. До 1964 года построили 46 190 «мессершмитов», львиную их долю составила модель KR 200.

Два места тандемом и прозрачный колпак (по-самолетному – «фонарь») напоминают об авиационном прошлом.



Приемник явно моложе автомобиля, но место для него штатное.

Мотоциклетный руль поздних машин облагородили, одев светлым, по моде тех лет, пластиком.

Справа от спидометра – лампочки, оповещающие, в какую сторону крутится коленвал.

Трехколесная машина верткая, как веселый, но невоспитанный щенок. Размашистое движение рулем отзывается такой резкой реакцией, что кажется, будто крохотные восьмидюймовые колесики сейчас подломятся.

Зато обзорность чудесная! Можно разглядывать колеса грузовиков в мельчайших подробностях – глаза водителя как раз на их уровне. Замедление, обеспечиваемое механическими тормозами на передок, вполне адекватно разгону. А всё вместе – духу эпохи немецкого экономического чуда. Страна продвинутой техники и отличных автомобилей вовсе не стеснялась ехать в будущее на таких повозках. В любом случае это рациональней, чем тащиться пешком.

ПОЛИТЭКОНОМИКА

В США уже спустили на воду первую атомную подводную лодку «Наутилус», СССР построил первую атомную электростанцию в Обнинске. Компания «Ай-би-эм» порадовала мир электронным калькулятором. В Европе и США делали немало новых комфортных, быстрых, красивых автомобилей, а спрос на трехколесные «мессершмиты» оставался стабильным. Их даже экспортировали, в частности в Великобританию, но в основном, конечно, продавали на родине.

Секрет успеха предельно прост: на рубеже 1960-х годов KR 200 стоил 2100–2400 марок, более чем в два раза дешевле «Фольксвагена-Жук». Баварская фирма расширила модельный ряд четырехколесной моделью «KR 500 Тигр» с 500-кубовым мотором, но спрос на нее оказался минимальным,



С помощью флажка на рычажке переключения передач отлавливают «нейтраль».

Педали – автомобильные, слева от них рычаг ручного тормоза.

поскольку стоила она в полтора раза больше трехколесной. Ну а KR 200 делали аж до 1964 года, когда немецкое экономическое чудо по западную сторону от возведенной в 1961 году Берлинской стены уже стало реальностью. Немцы терпеливо ездили в таких повозках на работу, в магазины и даже на пикники. Особенно весело подобная техника выглядела на автобанах. Но и там встречалась!

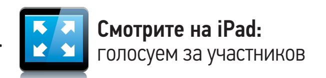
Рачительные владельцы «донашивали» свои «мессершмиты» еще не один год после окончания производства, не предполагая, конечно, что еще через полвека за хорошо сохранившиеся или отреставрированные машины будут платить цену, вполне сравнимую со стоимостью приличного современного автомобиля. И вполне справедливо! Вспомнить не самые богатые, но по-своему светлые времена, послушать настойчивый треск одноцилиндрового, но бойкого моторчика да и просто улыбнуться милой лупоглазой мордашке мирного «Мессершмита» – дорогого стоит. ЗР

Редакция благодарит Каспарса Вишкинтса за предоставленный автомобиль и помощь в организации съемки.

ГРАН-ПРИ

«ЗА РУЛЕМ» 2014







ЛУЧШИЕ СРЕДИ НОВЫХ – НОВЫЕ СРЕДИ ЛУЧШИХ!

Год пролетел незаметно, и вновь пришла пора выбирать лучшие автомобили. Те, которые вы назовете такowыми, в конце 2013-го получат Золотые Пегасы – Гран-при «За рулем».

В этом году производители номинировали 38 моделей. Это самые значительные новинки года, вышедшие или выходящие на наш рынок в 2013-м. Мы разбили претендентов на десять классов. Как всегда, руководствовались техническими характеристиками машин, ценой, наконец, тем местом, которое отводят в ряду конкурентов своим новинкам сами производители.

Внимательно изучите следующие страницы – каталог номинантов с краткими характеристиками и фото. Там же приведены ссылки на публикации ЗР об этих автомобилях. Они помогут составить объективное мнение о новинках.

Определение победителей – лучших автомобилей 2013-го – зависит только от вас! Ждем ваших ответов (с. 295).

МАШИНЫ ОЦЕНИВАЮТСЯ ПО ТРЕМ КРИТЕРИЯМ

В этом году мы упростили методику отбора лучших моделей. В наш суетный век далеко не каждый находит время разбираться в большой таблице, расставляя автомобили по местам.

Теперь, изучив каталог с краткими характеристиками новинок и ссылками на публикации о них в ЗР, вы должны оценить машины всего по трем критериям **в каждом классе**.

Техника – емкое понятие, охватывающее самый широкий спектр инженерных особенностей автомобиля. Наши испытатели уже опробовали все заявленные модели, некоторые из них побывали даже на групповых тестах, поэтому вы можете составить о машинах достаточно полное представление. Вам предстоит оценить гамму и современность силовых агрегатов, конструкцию подвесок и вспомогательных устройств, в том числе предотвращающих аварию или, если она неизбежна, спасающих жизнь водителю и пассажирам. Обратите внимание и на ходовые качества испытанных ЗР автомобилей.

Дизайн – самое субъективное свойство автомобиля, не измеряемое ни в лошадиных силах, ни в километрах. Однако согласитесь – встречают всегда по одежке. А сегодня, когда в каждом классе идет острая конкуренция, красота и гармония особенно важны. Вам предстоит оценить экстерьер и интерьер новинок.

Практичность – тоже широкое, но абсолютно понятное всем свойство. При выборе автомобиля каждого интересуют размеры салона и багажника, удобство посадки и погрузки, трансформация салона. Конечно же, нельзя забывать о приспособленности к российским условиям. А это не только дорожный просвет и защита важнейших узлов и агрегатов, но и разветвленность сервисной сети. Немного упрощая, скажем: лучший автомобиль – самый удобный для повседневной эксплуатации.

РЕЗУЛЬТАТЫ КОНКУРСА МЫ ПО ТРАДИЦИИ ОБЪЯВИМ В № 1 ЗР 2014 ГОДА.

МАЛЫЙ КЛАСС

В классе небольших и недорогих хэтчбеков нынче всего две новинки. Французская модель поборется с отечественной – тольяттинской.







101. Lada Kalina. 87–106 л.с., передний привод, 324 000–472 600 руб. ЗР, 2013, № 7.





102. Peugeot 208. 68–120 л.с., передний привод, 504 000–720 000 руб. ЗР, 2013, № 6.

МАЛЫЕ СЕДАНЫ

Здесь мы собрали близких родственников моделей малого класса с трехобъемным кузовом. Поголовье таких машин растет год от года.







201. Chevrolet Cobalt. 106 л.с., передний привод, 444 000–530 000 руб. ЗР, 2013, № 8.





202. Citroen C-Elysee. 72–116 л.с., передний привод, 455 000–640 900 руб. ЗР, 2013, № 3.





203. FAW V5. 102 л.с., передний привод, 379 000–399 000 руб. ЗР, 2013, № 9.





204. Nissan Almera. 102 л.с., передний привод, 429 000–565 000 руб. ЗР, 2013, № 8.





205. Peugeot 301. 72–115 л.с., передний привод, 455 000–681 000 руб. ЗР, 2013, № 6.

КОМПАКТ-КЛАСС

В самом популярном в Европе, да и у нас, классе сразу пять новинок. В этом году конкуренты особенно сильны.







301. Mercedes-Benz A-Klasse. 122–156 л.с., передний привод, 875 000–1 170 000 руб. ЗР, 2012, № 8.





302. Seat Leon. 86–180 л.с., передний привод, 639 000–973 190 руб. ЗР, 2013, № 2.





303. Skoda Octavia. 105–180 л.с., передний привод, 589 000–984 000 руб. ЗР, 2013, № 6.





304. Toyota Auris. 99–132 л.с., передний привод, 755 000–944 000 руб. ЗР, 2013, № 2.





305. Volkswagen Golf. 85–140 л.с., передний привод, 599 000–923 000 руб. ЗР, 2013, № 4.

КОМПАКТ-СЕДАНЫ

Мода на седаны не проходит, число относительно демократичных автомобилей с трехобъемным кузовом даже растет. Поэтому нам пришлось выделить их в отдельный класс.







401. Audi A3 Sedan. 125–180 л.с., передний или полный привод. ЗР, 2013, № 9.





402. Citroen C4 Sedan. 116–150 л.с., передний привод, 579 000–853 000 руб. ЗР, 2013, № 8.





403. Kia Cerato. 130–150 л.с., передний привод, 669 000– 919 900 руб. ЗР, 2013, № 3.





404. Mercedes-Benz CLA. 156–211 л.с., передний или полный привод, 1 270 000–1 580 000 руб. ЗР, 2013, № 6.





405. Toyota Corolla. 99–132 л.с., передний привод, 659 000–1 026 000 руб. ЗР, 2013, № 9.

СРЕДНИЙ КЛАСС

Три японских седана уважаемых в России марок соперничают с совсем новым представителем американской автомобильной школы.







501. Cadillac ATS. 276 л.с., задний или полный привод, 1 700 000–2 190 000 руб. ЗР, 2013, № 1.





502. Honda Accord. 180–281 л.с., передний привод, 1 149 000–1 699 000 руб. ЗР, 2013, № 3.





503. Lexus IS. 208–233 л.с., задний привод, 1 377 000–1 976 000 руб. ЗР, 2013, № 7.





504. Mazda6. 150–192 л.с., передний привод, 899 000–1 432 000 руб. ЗР, 2013, № 5.

КРОССОВЕРЫ

Один из наиболее популярных в России классов. Эти машины часто покупают горожане, поэтому переднеприводные автомобили с увеличенным дорожным просветом тоже пользуются популярностью. По этой причине мы и свели их вместе.







601. Ford Kuga. 140–182 л.с., передний или полный привод, 899 000–1 493 000 руб. ЗР, 2013, № 5.





602. Great Wall Hover M4. 99 л.с., передний привод, 499 000–596 000 руб. ЗР, 2013, № 9.





603. Subaru Forester. 150–241 л.с., полный привод, 1 188 000–1 795 000 руб. ЗР, 2013, № 7.





604. Toyota RAV4. 146–180 л.с., передний или полный привод, 998 000–1 543 000 руб. ЗР, 2013, № 5.





605. Volvo V40 Cross Country. 114–249 л.с., передний или полный привод, 1 189 000–1 449 000 руб. ЗР, 2013, № 6.

КРОССОВЕРЫ ПЛЮС

Большие престижные автомобили, по вместимости близкие к минивэнам. Их часто тоже делают как с передним, так и с полным приводом. В этом году конкуренцию именитым маркам составляет новичок, чье имя в России пока в диковинку.







701. Infiniti JX. 262 л.с., полный привод, 2 353 000–2 873 000 руб. ЗР, 2013, № 7.





702. Luxgen7 SUV. 175 л.с., передний или полный привод, 1 300 000–1 600 000 руб. ЗР, 2013, № 8.





703. Toyota Venza. 185 л.с., передний или полный привод, 1 570 000–1 776 000 руб. ЗР, 2013, № 6.

ВСЕДОРОЖНИКИ

В этом классе сошлись автомобили с серьезными внедорожными возможностями.

ЗР! Инструкция на странице 20




801. Chevrolet TrailBlazer. 180–239 л.с., полный привод, 1 444 000–1 777 000 руб. ЗР, 2013, № 1.





802. Mercedes-Benz GL. 258–435 л.с., полный привод, 3 470 000–5 200 000 руб. ЗР, 2013, № 7.




803. Range Rover Sport. 248–510 л.с., полный привод, 3 230 000–4 952 000 руб. ЗР, 2013, № 9.

СПОРТКАРЫ

Здесь борются соперники, не одно десятилетие сражавшиеся на гоночных трассах и рынках мира.

ЗР! Инструкция на странице 20




901. Jaguar F-Type. 340–495 л.с., задний привод, 3 895 000–5 725 000 руб. ЗР, 2013, № 7.




902. Porsche Cayman. 275–325 л.с., задний привод, 2 555 000–3 264 000 руб. ЗР, 2013, № 5.

ЛЮКС-КЛАСС

Представительские седаны стоят на вершине модельных рядов компаний.
В последнее время конкуренцию признанным грандам пытаются составить корейские марки.







1001. Bentley Flying Spur. 625 л.с., полный привод, 10 751 000–11 284 000 руб. ЗР, 2013, № 9.





1002. Hyundai Equus Limousine. 430 л.с., задний привод, 4 000 000 руб. ЗР, 2013, № 9.





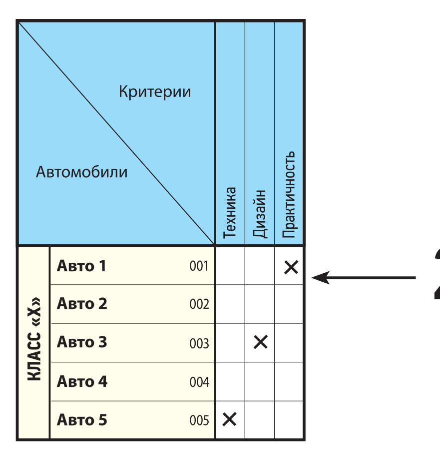
1003. Kia Quoris. 290 л.с., задний привод, 1 999 900–2 659 900 руб. ЗР, 2013, № 1.





1004. Mercedes-Benz S-Klasse. 306–585 л.с., задний и полный привод, 3 990 000–6 900 000 руб. ЗР, 2013, № 9.

Внимание! Голосуем за автомобили по-новому!



Автомобили \ Критерии			Техника	Дизайн	Практичность
КЛАСС «X»	Авто 1	001			×
	Авто 2	002			
	Авто 3	003		×	
	Авто 4	004			
	Авто 5	005	×		

Автомобили \ Критерии			Техника	Дизайн	Практичность
КЛАСС «Y»	Авто 1	001	×	×	×
	Авто 2	002			
	Авто 3	003			
	Авто 4	004			
	Авто 5	005			

1 Аккуратно отделите страницу с анкетой по синей линии. В таблице представлены 10 классов автомобилей. В каждом вам предстоит сравнить между собой несколько моделей-номинантов – самые интересные новинки 2013 года. Слева дан пример заполнения таблицы в одном классе.

2 По каждому из трех критериев – «Техника», «Дизайн» и «Практичность» – вы должны определить только один лучший автомобиль **в классе**, отметив его в соответствующей графе крестиком или галочкой. То есть, если вы считаете, что Авто 1 лучше других с точки зрения дизайна, вы отмечаете его. Клетки для других автомобилей в графе «Дизайн» остаются незаполненными. То же относится к графам «Техника» и «Практичность».

3 В каждом классе победит модель, получившая наибольшее количество таких отметок. Информацию об автомобилях можно почерпнуть из статей ЗР (ссылки – в каталоге).

4 Помните: таблица должна быть заполнена полностью! Иначе она не допускается к розыгрышу призов.

5 Заполните оборотную сторону карточки. Обязательно укажите свою фамилию, имя, телефон – если выиграете автомобиль, нам нужно будет связаться с вами.

6 Вложите вырезанную страницу в конверт и отправьте по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, редакция журнала «За рулем». На конверте сделайте пометку: «Гран-при ЗР».

7 Можно отправить отсканированную анкету по адресу **grandprix@zr.ru** или проголосовать на сайте **grandprix.zr.ru**

Напоминаем,
что в розыгрыше автомобилей 25 декабря примут участие только таблицы для голосования, отправленные до 25 ноября 2013 года.

Класс	Автомобили \ Критерии	№	Техника	Дизайн	Практичность
Малый класс	Lada Kalina	101			
	Peugeot 208	102			
Малые седаны	Chevrolet Cobalt	201			
	Citroen C-Elysee	202			
	FAW V5	203			
	Nissan Almera	204			
	Peugeot 301	205			
Компакт-класс	Mercedes-Benz A-Klasse	301			
	Seat Leon	302			
	Skoda Octavia	303			
	Toyota Auris	304			
	Volkswagen Golf	305			
Компакт-седаны	Audi A3 Sedan	401			
	Citroen C4 Sedan	402			
	Kia Cerato	403			
	Mercedes-Benz CLA	404			
	Toyota Corolla	405			
Средний класс	Cadillac ATS	501			
	Honda Accord	502			
	Lexus IS	503			
	Mazda6	504			

Класс	Автомобили \ Критерии	№	Техника	Дизайн	Практичность
Кроссоверы	Ford Kuga	601			
	Great Wall Hover M4	602			
	Subaru Forester	603			
	Toyota RAV4	604			
	Volvo V40 Cross Country	605			
Кроссоверы плюс	Infiniti JX	701			
	Luxgen7 SUV	702			
	Toyota Venza	703			
Вседорожники	Chevrolet TrailBlazer	801			
	Mercedes-Benz GL	802			
	Range Rover Sport	803			
Спорткары	Jaguar F-Type	901			
	Porsche Cayman	902			
Люкс-класс	Bentley Flying Spur	1001			
	Hyundai Equus Limousine	1002			
	Kia Quoris	1003			
	Mercedes-Benz S-Klasse	1004			

Перечень номинантов и карточка для голосования будут повторно опубликованы в 10 и 11-м номерах «За рулем».

Анкета участника Гран-при-2014

Фамилия______________________________
Имя ______________________________
Отчество______________________________
Регион ______________________________
Город/село ______________________________
Адрес ______________________________

Телефон, e-mail ______________________________

1. Ваш пол
☐ мужчина ☐ женщина

2. Возраст ______________________________

3. Каким автомобилем вы сейчас владеете?
марка____________________модель____________________

4. Вы купили автомобиль:
☐ новым
☐ б/у
☐ год выпуска________________
☐ год покупки________________

5. Удовлетворены ли вы своим автомобилем?
☐ удовлетворен
☐ затрудняюсь ответить
☐ не удовлетворен

6. Планируете ли вы в ближайшее время купить автомобиль?
☐ да ☐ нет

7. Если да, предположительно когда (укажите год)?
____

8. Вы уже определились с маркой, моделью?
марка____________________ модель____________________
☐ новый
б/у: ☐ до 3 лет ☐ 4–6 лет ☐ 7–9 лет ☐ старше 10 лет

9. Какую марку вы еще рассматривали при выборе?
марка____________________ модель____________________
☐ новый
б/у: ☐ до 3 лет ☐ 4–6 лет ☐ 7–9 лет ☐ старше 10 лет

10. Как вы собираетесь финансировать покупку?
☐ возьму автокредит
☐ возьму машину в лизинг
☐ за счет сбережений
☐ не собираюсь покупать

11. Что влияет на выбор вами марки шин?
☐ Отзывы в Интернете на сайтах (Яндекс.Маркет и пр.)
☐ Отзывы на интернет-форумах
☐ Результаты тестов автомобильных журналов
☐ Рекомендации продавцов-консультантов
☐ Советы друзей

12. Ваше социальное положение:
☐ руководитель
☐ специалист
☐ служащий
☐ рабочий
☐ студент
☐ пенсионер
☐ домохозяйка
☐ безработный

13. Материальное положение:
☐ полный достаток
☐ могу покупать дорогие вещи, но не все, что захочется
☐ хватает на еду и одежду
☐ хватает только на еду

14. Согласны ли вы в будущем принимать участие в опросах журнала «За рулем»?
☐ да ☐ нет

Нам очень важно знать ваше мнение об изданиях «За рулем». Ответьте, пожалуйста, на несколько вопросов о них. Это поможет нам стать лучше.

1. Как вы получаете журнал «За рулем»?
☐ покупаю
☐ подписываюсь
☐ бесплатно (беру у друзей, в общественных местах и т. д.)

2. Как часто вы читаете журнал «За рулем»?
☐ каждый номер ☐ раз в 3 месяца
☐ раз в 6 месяцев ☐ реже чем раз в полгода

3. Оцените, насколько вам понравился текущий номер журнала:
____________________ (поставьте оценку от 1 до 5, где 1 – не понравился, а 5 – понравился)

4. Знаете ли вы о возможности просматривать фото- и видеоматериалы журнала «За рулем» при помощи смартфона?
☐ да ☐ нет

5. Используете ли вы эту возможность?
☐ нет, у меня нет смартфона ☐ нет, мне неинтересно
☐ да, использую постоянно ☐ да, но редко

6. Есть ли у вас iPad?
☐ да ☐ нет

7. Читаете ли вы iPad-версию журнала «За рулем»?
☐ нет, не знаю о ее существовании
☐ нет, предпочитаю бумажную версию журнала
☐ нет, не готов покупать iPad-версию журнала
☐ да, покупаю отдельные номера журнала
☐ да, оформляю подписку на несколько номеров

8. Посещаете ли вы сайт журнала «За рулем» (www.zr.ru)?
☐ нет ☐ каждый день
☐ раз в неделю ☐ раз в месяц
☐ реже чем раз в месяц

За рулем

№09 2013 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 987-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР Антон Чуйкин
EDITOR-IN-CHIEF Anton Chuykin
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА Вячеслав Субботин, Дмитрий Федоров
ШЕФ ПО ТЕКСТУ Владимир Аркуша
СОВЕТНИКИ Марк Тилевич, Норберт Хоббхан
ОБОЗРЕВАТЕЛЬ Сергей Канунников
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ Михаил Гзовский (зав. отд.), Сергей Воскресенский, Максим Гомянин, Сергей Клочков, Александр Крапивин, Михаил Кулешов, Сергей Мишин, Денис Панов, Юрий Тимкин, Максим Сачков (зав. отд.), Кирилл Милешкин
ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ Михаил Колодочкин (зав. отд.)
АВТОРЫНОК, ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ Евгений Борисенков (зав. отд.), Мария Бойко, Геннадий Емельякин, Эдуард Коноп, Станислав Панин, Максим Приходько, Игорь Теременко
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО Игорь Моржаретто (зав. отд.), Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 215-29-31 (доб. 142)
СПОРТ И ТЮНИНГ Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев, Вадим Никишев
ОФОРМЛЕНИЕ Владислав Крупчинский (арт-директор), Александр Мандрусов (главный художник), Олег Воеводов, Олег Юрков, Ольга Кладовикова, Ольга Джишкариани; Александр Батыру, Александр Кульнев, Георгий Садков, Константин Якубов, Евгений Ветохин
iPAD-ВЕРСИЯ help@zr.ru Дмитрий Пильников (руководитель проекта), Павел Леонов, Милиана Коломиец, Сергей Патмар, Андрей Раньков
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ» Степан Кузьменко (директор), Алексей Копотов, Александр Мухин, тел. (495) 363-47-27
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА Евгений Теременко, Геннадий Алидин, тел. (499) 267-30-65, 261-71-81
Формат 207×270 мм
Отпечатано в типографии Eurogravure S.p.A. (Италия)
Выходит один раз в месяц



ТИРАЖ 380 000 экз. Сертифицирован Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин
РУКОВОДИТЕЛЬ ПРОЕКТА Игорь Твердунов
Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. (495) 215-29-31, факс (495) 737-43-07, info@zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany

16+

Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 42 рубля, МАП «Почта России» – от 38 до 62 рублей, розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания: Роспечать – на полгода 70321, на год 72390, МАП – на полгода 99122.

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:



«ТЕСЛА-МОДЕЛЬ S» – единственный серийный электрокар с невероятным запасом хода: 500 км.



«ТОЙОТА» и «ДЖИП» кинулись выяснять, кто круче, на настоящих офроуд-состязаниях PRO-X.



«ОКТАВИЯ RS»: на самой быстрой «Шкоде» по самой опасной дороге Европы.

«ШЕВРОЛЕ-НИВА» скоро предстанет в новом поколении. Каким оно будет?



ПОПРАВКА
В материале «Бортпроводник» (ЗР, 2013, № 8) ошибочно помещена фотография автомобиля «Шкода-Октавия» устаревшей модели. Редакция приносит свои извинения читателям и производителю.

КОМПЕНСАЦИЮ УЩЕРБА ПО ОСАГО считает всяк на свой лад. Власти предлагают единую методику расчета убытков.

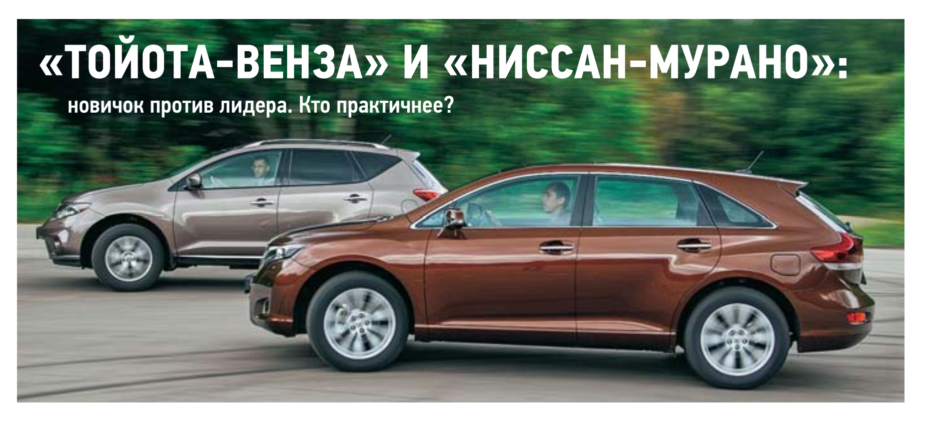


«НИССАН-ДЖУК»



странно выглядит, но у него тысячи поклонников. Для них подбираем варианты комплектаций.

«ТОЙОТА-ВЕНЗА» И «НИССАН-МУРАНО»: новичок против лидера. Кто практичнее?





SELECTED

СЕРТИФИЦИРОВАННЫЕ АВТОМОБИЛИ С ПРОБЕГОМ



Программа **Jaguar Land Rover Selected** предлагает комфортные условия приобретения автомобиля с пробегом у официальных дилеров **Jaguar** и **Land Rover**.
Все автомобили, допущенные к участию в программе, сертифицированы для российского рынка, обслуживались у официального дилера и прошли жесткий отбор по критериям компании-производителя. Гарантирована юридическая чистота каждого предложения. Для каждого автомобиля проведена полная предпродажная подготовка.

- **Богатый выбор моделей и модификаций**
- **Сервисная книжка с регистрацией всех проведенных регламентных работ**
- **Уникальная услуга «Защита от поломок» в течение 12 месяцев / 30 000 км с момента покупки***
- **Программа помощи на дорогах для каждого автомобиля****
- **Индивидуально подобранные программы кредита или лизинга*****
- **Специальные страховые программы*****
- **Выгодные условия Trade-in**** для постоянных клиентов**

Ниже представлены некоторые автомобили Jaguar Selected и Land Rover Selected:



XJ	
Год выпуска	2012
Двигатель	5,0 бензин
Пробег	22 679 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Седан
Цвет кузова	Черный
Цена	**4 680 000 руб.*******



XKR	
Год выпуска	2012
Двигатель	5,0 бензин
Пробег	12 333 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Купе
Цвет кузова	Белый
Цена	**4 098 000 руб.*******



XJ	
Год выпуска	2012
Двигатель	5,0 бензин
Пробег	15 095 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Седан
Цвет кузова	Белый
Цена	**3 350 000 руб.*******



XK	
Год выпуска	2011
Двигатель	5,0 бензин
Пробег	4847 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Купе
Цвет кузова	Темно-бордовый
Цена	**3 169 000 руб.*******



XF	
Год выпуска	2012
Двигатель	3,0 бензин
Пробег	8861 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Седан
Цвет кузова	Белый
Цена	**2 298 000 руб.*******



Range Rover	
Год выпуска	2011
Двигатель	4,4 дизель
Пробег	53 127 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Внедорожник
Цвет кузова	Коричневый
Цена	**2 928 000 руб.*******



Range Rover Evoque	
Год выпуска	2011
Двигатель	2,2 дизель
Пробег	15 458 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Внедорожник
Цвет кузова	Красный
Цена	**2 283 000 руб.*******



Range Rover Sport	
Год выпуска	2009
Двигатель	5,0 бензин
Пробег	37 544 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Внедорожник
Цвет кузова	Белый
Цена	**2 150 000 руб.*******



Discovery 4	
Год выпуска	2011
Двигатель	2,7 дизель
Пробег	75 629 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Внедорожник
Цвет кузова	Черный
Цена	**1 850 000 руб.*******



Freelander 2	
Год выпуска	2012
Двигатель	2,2 дизель
Пробег	17 498 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Внедорожник
Цвет кузова	Черный
Цена	**1 520 000 руб.*******

Постоянно обновляемый список актуальных предложений по программе **Jaguar Land Rover Selected** смотрите на сайтах **selected.jaguar.ru** и **selected.landrover.ru**

Выберите Ваш автомобиль сегодня! Приобщайтесь к британской легенде!

* Страховая услуга предоставляется ОСАО «Ингосстрах», лицензия Федеральной службы страхового надзора на осуществление страхования С № 092877 от 26.12.2005 г.
** Программа помощи на дорогах осуществляется в партнерстве с ООО «Европ Ассистанс СНГ», лицензия № ЛО-77-01-002266 от 19.02.2010 г.
*** Партнеры программы Land Rover Finance: ВТБ 24 (ЗАО), генеральная лицензия ЦБ РФ № 1623, ЗАО «ЮниКредит Банк», генеральная лицензия ЦБ РФ № 1, ОСАО «Ингосстрах», лицензия Федеральной службы страхового надзора на осуществление страхования С № 092877 от 26.12.2005 г.
**** Обмен подержанного автомобиля на приобретаемый автомобиль с доплатой.
***** Информация по представленным в настоящем рекламном объявлении автомобилям актуальна на 19.08.2013 г. Обращаем внимание на то, что к моменту Вашего обращения к дилеру какие-либо из представленных автомобилей могут быть проданы. Для получения точной информации о наличии моделей с требуемой комплектацией, техническими характеристиками и цветовыми сочетаниями, а также точной стоимости автомобилей, пожалуйста, обращайтесь к официальным дилерам Jaguar и Land Rover.